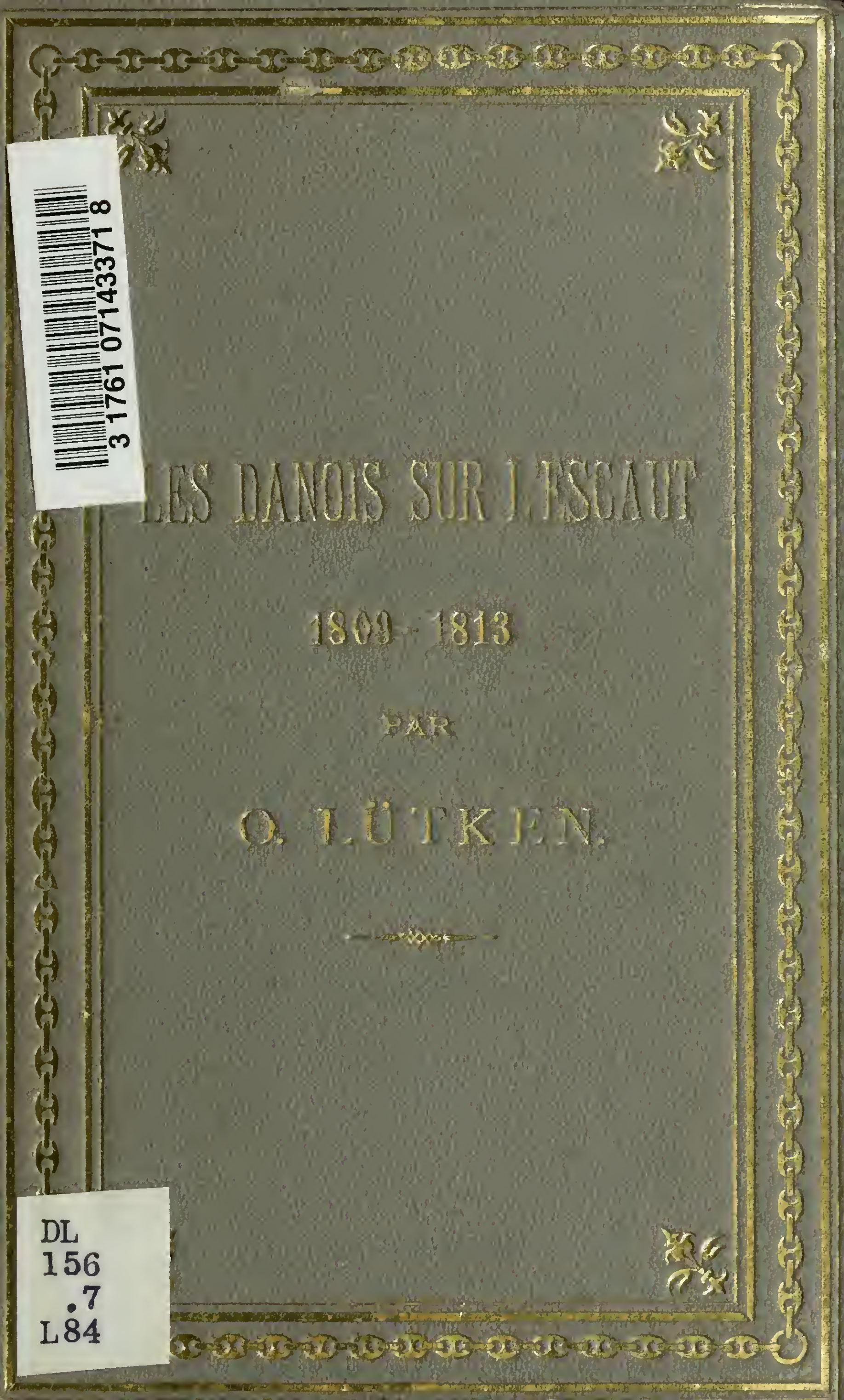
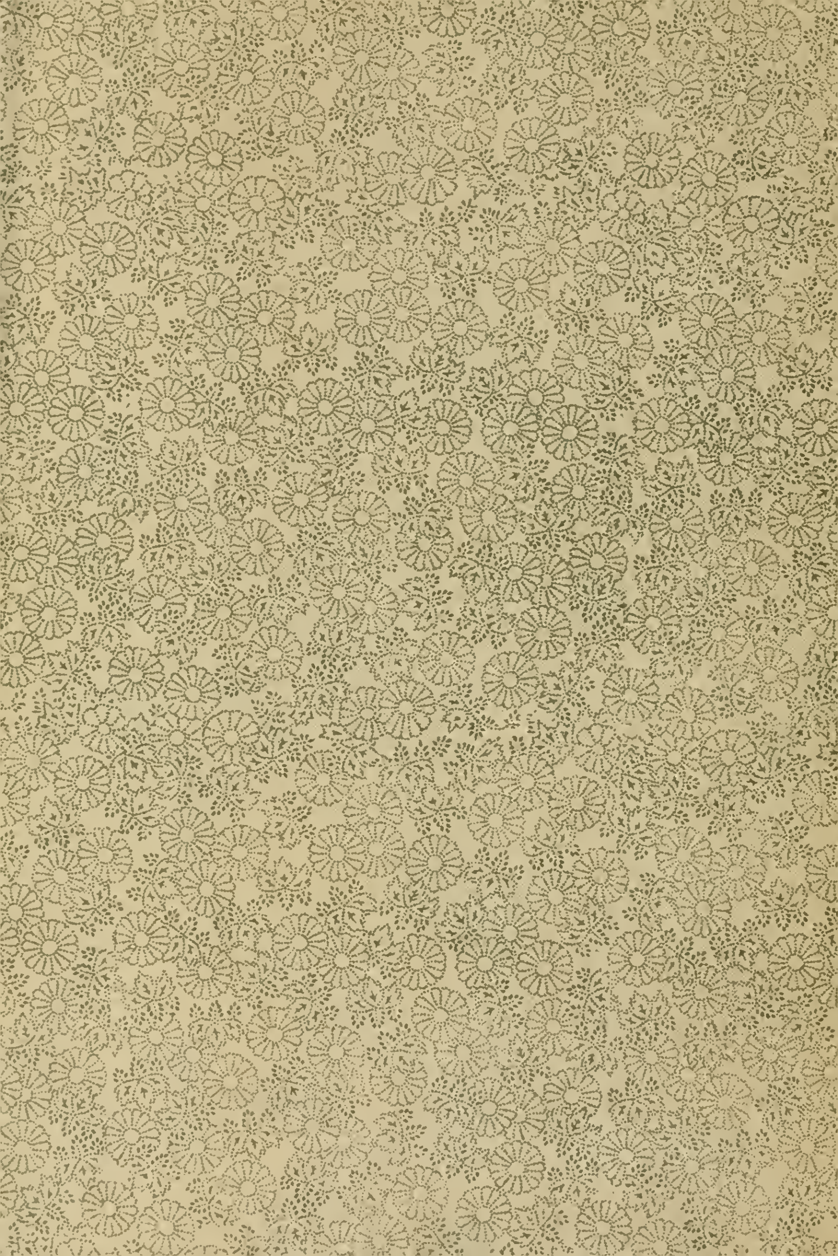
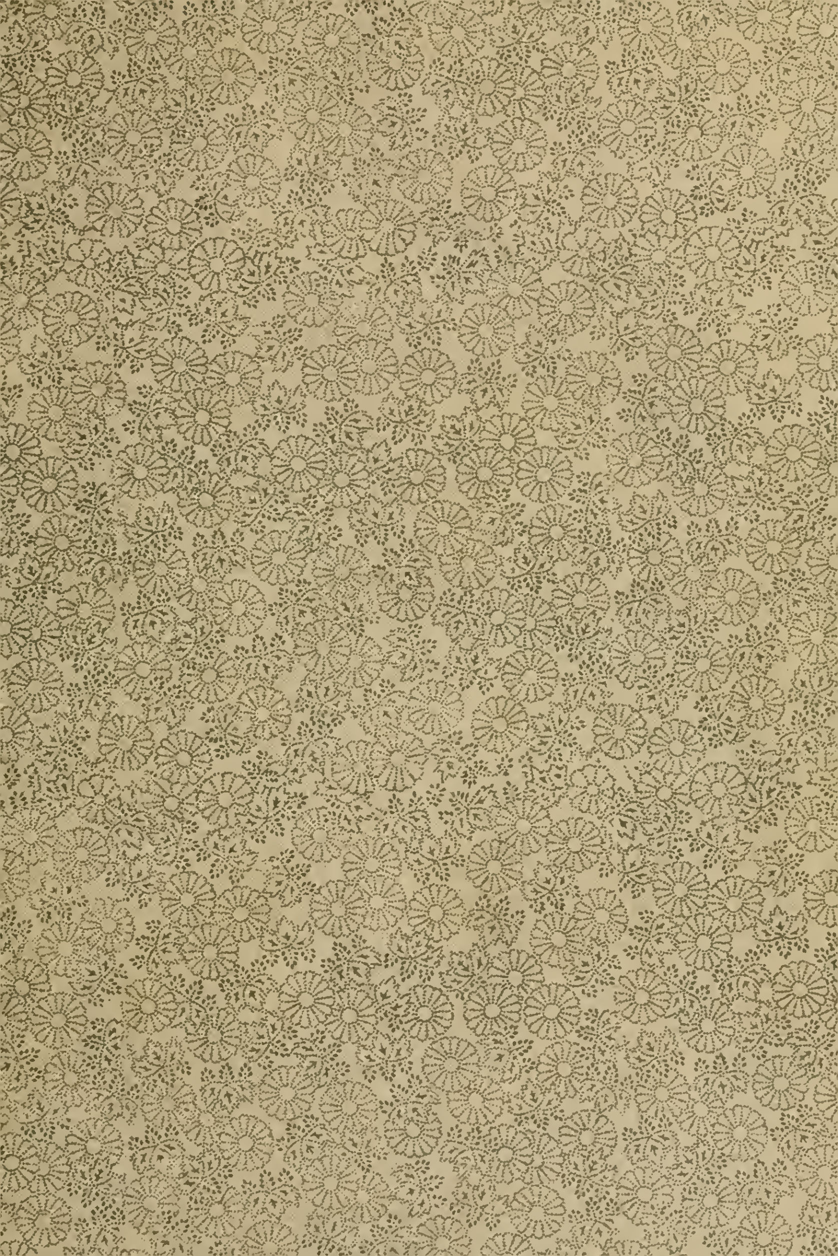


3 1761 07143371 8
DL
156
.7
L84





Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
University of Ottawa

http://www.archive.org/details/lesdanoissurlesc00lt

Til

Hs. Excellence Udenrigsministeren

allerærbødigst

fra

Forf.

Kjøbenhavn d 15/8 91

LES DANOIS SUR L'ESCAUT

(1809—1813)

ANDR.-FRED. HØST & SØN, ÉDITEURS A COPENHAGUE

DU MÊME AUTEUR

LES DANOIS SUR L'ESCAUT

(1808—1809)

Prix 3 francs

LES DANOIS SUR L'ESCAUT

(1809—1813)

PAR

OTTO LÜTKEN
CAPITAINE DE FRÉGATE EN RETRAITE
DE LA MARINE ROYALE DE DANEMARK

PUBLIÉ AVEC L'AUTORISATION DU MINISTÈRE DE LA MARINE



COPENHAGUE

ANDR.-FRED. HØST & SØN, ÉDITEURS

—

1891





Copenhague. — Bianco Luno, inprimeur de la cour (F. Dreyer)

A

LA MARINE FRANÇAISE

PRÉFACE

Les documents qui ont servi à reconstituer cet épisode de la guerre navale de 1809—1813, ont été puisés aux archives du ministère de la marine (Copenhague) et aux archives du ministère de la marine (Paris).

Pour ce qui regarde les documents français, je dois à l'obligeance du Vice-Amiral Barbey, alors ministre de la marine, d'avoir eu à ma disposition un nombre considérable de copies

de pièces officielles qui m'ont été fournies par Mr. Delabarre, directeur du „bureau des archives, bibliothèques et publications" du ministère de la marine, et chargé par le ministre de réunir tous les matériaux qui pouvaient m'être utiles.

COPENHAGUE, mai 1891

O. Lütken

LES DANOIS SUR L'ESCAUT

1809–1813

Depuis les premiers jours du printemps 1808, les vaisseaux de ligne „Pultusk“ et „Dantzick“, montés par des équipages danois, faisaient partie de l'escadre française de l'Escaut, dont le commandement était confié au contre-amiral comte Edouard Burgues de Missiessy.

De création récente, l'escadre s'était formée et développée avec une rapidité prodigieuse. Grâce à l'énergique impulsion donnée par le

gouvernement de Napoléon Ier, le décret impérial qui ordonnait l'armement d'une flotte sur l'Escaut, avait été le signal d'une activité dévorante dans les ports d'Anvers et de Flessingue. De nouveaux bassins et ateliers avaient été construits; l'un après l'autre les vaisseaux de guerre quittaient le chantier et étaient armés avec une précipitation fiévreuse. On était peut-être allé trop vite en besogne, mais en tout cas les ordres de l'Empereur avaient été ponctuellement exécutés, car au jour fixé par lui, le 1er mai 1808, huit vaisseaux de ligne portant le pavillon français, avitaillés pour six mois et ayant à bord des munitions de réserve, étaient ancrés dans les ports de l'Escaut.

Ce déploiement de force navale qui avait pour but de créer un contre-poids à la marine de la Grande-Bretagne dans la Manche et la mer du Nord, paralysa en effet les mouvements d'une partie de la flotte anglaise dont l'objectif fut dès lors de surveiller de près les vaisseaux français pour les empêcher de lever l'ancre et de gagner la Manche. L'escadre de l'Escaut était malheureusement commandée par un homme à qui manquait l'esprit d'initiative nécessaire pour tenter un coup hardi. Le contre-amiral de Missiessy apportait beaucoup d'ardeur

dans l'organisation de sa flotte et dans l'équipement des navires, mais il bornait à cela son activité. Aussi cette escadre qui eût pu devenir un ennemi redoutable pour les côtes anglaises, demeura-t-elle tout un été dans l'inaction, bloquée dans les ports de l'Escaut, et ayant pour ainsi dire sous les yeux l'ennemi qui lui barrait l'embouchure du fleuve; en effet du haut des bastions de la citadelle de Flessingue, on apercevait la mâture des navires anglais.

L'inactivité trop prolongée, démoralisante pour les équipages, avait été très vivement ressentie à bord du „Pultusk" et du „Dantzick". Ces navires se trouvaient, il est vrai, dans des conditions particulièrement difficiles, grâce au désaccord survenu entre les deux commandants danois, les capitaines de vaisseau Rosenvinge et Holsten d'une part, et les autorités françaises d'autre part, désaccord qui était allé en s'aggravant de manière à rendre impossible l'action en commun. Des manquements à la discipline dont s'étaient rendus coupables les matelots danois, et le mécontentement des officiers, contraints de servir sous un pavillon étranger, avaient occasionné des tiraillements et les choses s'étaient enveni-

mées par suite de la raideur et de l'opiniâtreté qu'avaient montrées envers leurs supérieurs français M. M. de Rosenvinge et Holsten. En fin de compte ces derniers avaient été, sur l'ordre de l'empereur, destitués de leur commandement pour cause d'insubordination, et internés dans la citadelle d'Anvers. Quelque temps après ils furent reconduits sous escorte en Danemark.

Quels qu'aient été les torts des capitaines Rosenvinge et Holsten, un examen minutieux des choses conduit à l'opinion que la responsabilité des difficultés que rencontrèrent les marins danois dans leur première année de service sur l'Escaut, incombe au conseil d'amirauté de Copenhague, qui chargea d'un commandement à l'étranger deux officiers de marine dont l'autorité et l'expérience étaient incontestables, mais auxquels il négligea de fournir au préalable des instructions claires et précises relatives aux devoirs qu'ils avaient à remplir et aux limites dans lesquelles devaient se renfermer leur influence et leurs prérogatives.

———

M. M. Rosenvinge et Holsten rendirent leur épée et se constituèrent prisonniers le 28 janvier 1809. Le même jour, conformément à un ordre émané du ministère de la marine français, le chef d'escadre nomma au commandement du „Pultusk" le capitaine de vaisseau Soleil qui commandait „l'Anversois". Le capitaine de vaisseau Moras qui commandait le „César", fut nommé au commandement du „Dantzick".

Par égard pour les équipages danois on apporta certains adoucissements dans l'exécution de l'ordre du ministre de la marine. Le commandement effectif passa aux mains des capitaines de frégate Fasting et Stephansen, qui reçurent leurs instructions par l'intermédiaire des commandants en titre. Ceux-ci demeurèrent à leur poste à bord de „l'Anversois" et du „César".

Cet état de choses provisoire qui semblait fait pour plaire aux deux officiers danois appelés à remplacer les capitaines Rosenvinge et Holsten, fut en réalité loin de leur être agréable. L'inaction de tout un été avait sensiblement refroidi leur enthousiasme et l'arrestation tout-à-fait imprévue de leurs chefs n'avait fait que les irriter davantage. Plusieurs

circonstances fâcheuses contribuaient aussi à leur rendre pénible le service à l'étranger. Ni l'un ni l'autre ne possédaient suffisamment bien la langue française; le capitaine Fasting souffrait de la goutte qu'il avait gagnée sous le climat humide de la Hollande. Ce fut donc pour tous deux une déception très-grande de voir prolonger leur séjour sur l'Escaut, alors qu'ils avaient nourri l'espérance d'être relevés de leurs fonctions.

Les officiers qu'ils commandaient étaient tous fort jeunes; cela rendait plus difficile encore la situation de M. M. Fasting et Stephansen. Car au lendemain de complications graves qui avaient failli amener une révolte ouverte des matelots, le concours d'officiers expérimentés et s'appuyant sur l'autorité de leur âge, eût été précieux.

C'est ce qui ressort d'un rapport envoyé par le capitaine Fasting à l'amirauté de Copenhague, peu de temps après sa prise de possession du commandement du „Dantzick“ [1].

„La plupart de nos officiers sont très-jeunes, et bien qu'on puisse certainement

---

[1]) Archives du ministère de la marine, Copenhague: dépêches reçues, an 1809, nº 289.

fonder de grandes espérances sur eux, je me permets très-humblement de faire observer que, dans les circonstances actuelles, tant à cause de la mauvaise disposition d'esprit des hommes que dans l'intérêt du service, les officiers doivent être en possession de beaucoup de sang-froid et faire preuve de modération et d'énergie." —

Le gouvernement français exigea que le gouvernement danois nommât définitivement des successeurs aux capitaines Rosenvinge et Holsten. L'amirauté de Copenhague s'attendait à cette démarche; elle fit choix des capitaines de vaisseau Joost v. Dockum, commandant de la batterie „Prövesten"[1], et v. Berger, qui était à ce moment de service à Flensborg.

Tous deux reçurent, dans les derniers jours de février 1809, avis qu'ils étaient désignés pour les postes devenus vacants sur l'Escaut et „qu'ils avaient conséquemment à s'y rendre et à prendre en mains leur commande-

---

1) Lorsque la flotte anglaise entra dans le Sund, au mois d'août 1807, la batterie „Prövesten" fut mise en état de défense et le commandement en fut donné à v. Dockum. (Ordre de l'amirauté du 10 août 1807.) J. v. Dockum conserva ce poste jusqu'en février 1809.

ment respectif, sous le commandement en chef de l'amiral français.“ [1]

L'administration supérieure de la marine avait rédigé avec la même brièveté les ordres de départ destinés aux capitaines de vaisseau Rosenvinge et Holsten, qui, moins d'un an après, étaient en route pour le Danemark, ramenés par des gendarmes français. Il importait d'éviter que les deux officiers qui allaient leur succéder, eussent le même sort. Fort heureusement on s'était rendu compte à Copenhague de la faute commise; aussi peu de temps avant leur départ, M. M. v. Dockum et v. Berger reçurent ils les instructions suivantes que le conseil d'amirauté leur communiquait sur l'ordre du roi:

„La présente lettre vous servira de gouverne, Mr. le capitaine de vaisseau, dans les fonctions auxquelles vous venez d'être nommé. Nous vous signifions: que Sa Majesté le roi a, sur la demande du gouvernement français, donné son consentement à ce que deux vaisseaux de S. M. l'Empereur des Français fussent montés par des équipages danois et commandés par des officiers de la marine danoise;

1) Ordres de l'amirauté du 27 et du 28 février 1809.

ceux-ci seront, à titre d'auxiliaires, au service de la France contre nos ennemis communs, les Anglais et les Suédois.

„S. M. le roi ayant daigné vous nommer au commandement de l'un de ces vaisseaux, vous devrez, Mr. le capitaine, à partir du moment où vous aurez rendu visite à l'amiral français et où vous aurez par lettre averti de votre arrivée à Flessingue le ministre de la marine à Paris, obéir ponctuellement aux ordres que ces derniers vous feront parvenir. Et c'est encore la volonté de Sa Majesté le Roi que tout votre personnel de bord soit animé des mèmes sentiments de soumission. Vous devez donc, M. le capitaine, considérer comme un devoir sacré de faire observer en toutes circonstances l'ordre formel de Sa Majesté."

On voit par la rédaction de cette lettre que l'administration supérieure de la marine danoise avait à cœur d'épargner aux capitaines v. Dockum et v. Berger les fautes de leurs prédécesseurs. Les ordres sont précis: les deux nouveaux représentants à l'étranger de la marine danoise ne pourront tomber dans la méprise qui fut si funeste à leurs devanciers, car tout rapport entre eux et l'amirauté

de Copenhague est résolument rompu et il leur est expressément recommandé, comme un „devoir sacré“, d'obéir à leurs supérieurs français et d'enseigner cette obéissance à leurs subordonnés.

La lettre était signée: Wleugel, Knuth, Bille et Grove. Trois de ces noms figuraient au bas de l'ordre de départ si laconique adressé un an plus tôt à M. M. Rosenvinge et Holsten. Ces trois membres de l'amirauté avaient dû reconnaître que les deux infortunés officiers n'auraient pas commis de regrettables erreurs si des instructions précises, analogues à celles que reçurent leurs successeurs, leur avaient été fournies. Au moins la marine danoise n'aurait pas subi l'humiliation de voir deux de ses officiers révoqués, détenus, puis reconduits sous escorte dans leur pays.

La mission confiée aux capitaines v. Dockum et v. Berger était certainement plus difficile et plus délicate que celle dans laquelle leurs devanciers avaient échoué, car il ne s'agissait de rien moins que de rétablir l'ordre là où tout était en désarroi. Pour cela il fallait faire plier de nouveau sous une autorité inflexible les matelots indisciplinés du „Pultusk“ et du „Dantzick“, et relever le moral des

officiers qu'une année de service monotone et abrutissant avait découragés.

Et puis, ne devait on pas s'attendre à ce que les autorités maritimes françaises fissent, après ce qui s'était récemment passé, un accueil extrêmement froid aux nouveaux commandants danois?

La responsabilité de la tournure bonne ou mauvaise des choses allait incomber au plus âgé de ces derniers; c'est à lui qu'il appartenait de faire oublier le malentendu qui avait abouti à de si tristes résultats. Mais pour rendre à la marine danoise son prestige perdu, il ne suffisait pas d'être bon marin et de savoir exercer le commandement à bord de son navire. L'essentiel était de prendre vis-à-vis des autorités françaises une attitude capable de faire renaître la confiance réciproque, afin que, cette confiance une fois rétablie, la perspective d'une coopération honorable avec les Français sur l'Escaut pût s'ouvrir de nouveau pour les marins danois.

On comptait beaucoup en Danemark sur l'expérience et l'habileté du capitaine v. Dockum pour résoudre la difficulté.

Par sa mère Joost v. Dockum descendait d'une famille française protestante qui avait

émigré en 1685 après la révocation de l'édit de Nantes, et qui était venue chercher en Hollande une nouvelle patrie. Son père, qui s'occupait de travaux hydrauliques, fut appelé en Danemark par le comte Danneskjold, alors à la tête de l'administration supérieure de la marine; il construisit un dock dans le port de Copenhague.

Joost v. Dockum naquit le 30 avril 1753 dans le village de Lyngby où son père possédait une fabrique à moteur hydraulique. C'est là qu'il passa son enfance; à douze ans il entra comme aspirant de marine à l'école navale.

Lorsqu'il eut gagné le grade de lieutenant il navigua beaucoup et ses supérieurs lui prédirent un brillant avenir. Comme capitaine de frégate il commanda plusieurs expéditions[1]; le voyage qu'il fit sur la frégate „Havfruen“ attira sur lui l'attention publique.

La frégate „Havfruen“ fit voile au printemps de 1799 pour la Méditerranée où elle se joignit à l'escadre danoise commandée par le capitaine de vaisseau Steen Bille.

A cette époque, où le commerce maritime

[1]) A bord de la frégate „St. Thomas“ en 1796, et à bord de la frégate „Kronborg“ en 1798.

du Danemark était en pleine prospérité dans la Méditerranée, les vaisseaux corsaires français, anglais, espagnols qui sillonnaient cette mer, y rendaient la sécurité nulle pour les vaisseaux marchands, et il était nécessaire, pour protéger contre les pirates les bàtiments de commerce et leur riche cargaison, de mettre en vigueur le système des convoiements. Des collisions avaient lieu assez fréquemment entre l'escadre de Steen Bille et les navires de guerre de puissances belligérantes, lorsque ceux-ci prétendaient user de leur droit de visite à l'égard de convois sur lesquels flottait le pavillon danois. Plus d'une fois le capitaine de frégate v. Dockum opposa à des prétentions de ce genre une résistance énergique; gràce à lui les couleurs danoises furent respectées et la frégate „Havfruen“ échappa à la visite de navires de haut bord qui l'eussent aisément coulée bas si un combat sérieux s'était engagé.

Il semblait donc que le passé du capitaine v. Dockum fùt garant de l'avenir et que le ministère de la marine danois pùt fonder sur son habileté de légitimes espérances. Néanmoins le conseil d'amirauté ne s'en tint pas aux instructions si claires communiquées par

lui aux deux nouveaux commandants sur l'Escaut, et il prit encore une mesure de précaution qui devait faciliter singulièrement leur tàche. Pensant avec raison que le concours d'officiers qui n'auraient pas été témoins des vicissitudes de l'année 1808 leur serait extrèmement utile, l'amirauté procéda à un renouvellement partiel des corps d'officiers du „Dantzick" et du „Pultusk". Le 27 février 1809, le mème jour où v. Dockum et v. Berger recevaient avis de leur prochain départ, ordre était donné aux officiers désignés[1]: „de se tenir à la disposition de Mr. le capitaine de vaisseau v. Dockum, de l'accompagner à Flessingue et d'y prendre du service sur un des navires de guerre français, en se conformant à la ligne de conduite adoptée par Mr. le capitaine de vaisseau"[2].

---

1) Les sous-lieutenants: Prütz, Rosenstand, Tuxen, Frederiksen, Voigt et Horn et les officiers auxiliaires Söderberg, Meck, Cortnum et Ring. Par lettre de l'amirauté du 28 février 1809 ordre fut donné de se tenir prèts à quitter l'escadre de l'Escaut et à rentrer en Danemark, aux lieutenants de vaisseau Holsten et Falsen, aux officiers auxiliaires Sneedorff, Grove et Zahrtmann et aux aspirants de marine Fisker, Brown, Andersen, Eriksen, Duntzfelt et Holm.

2) Archives du ministère de la marine, Copenhague. Livre

Le 7 mars 1809, jour fixé pour le départ de v. Dockum et des officiers composant sa suite, l'amirauté informa déjà par lettre les capitaines de frégate Fasting et Stephansen de la prochaine arrivée des nouveaux commandants, bien que la lenteur des moyens de locomotion alors en usage dût faire prévoir qu'un laps de temps considérable s'écoulerait avant qu'ils fussent arrivés au terme de leur voyage.

A Flessingue la nouvelle fut accueillie avec joie. L'impatience avec laquelle les deux commandants provisoires attendaient d'être relevés de leurs fonctions apparait dans leur réponse à l'amirauté:

„Le communiqué du haut conseil nous est parvenu. Nous espérons que les officiers dont l'arrivée nous est annoncée seront ici avant que nos navires appareillent, afin que nous soyons dispensés de mettre à la voile sous le commandement de supérieurs français dont nous ne comprenons pas la langue pas plus qu'il ne comprennent la nôtre. Nous souhaitons également que nos successeurs possèdent

---

de copies de l'amirauté pour l'année 1809, nº 1, pages 304—306.

à fond la langue française, car c'est une condition indispensable à la marche satisfaisante du service."[1]

Le 7 mars 1809, à huit heures et demie du matin, v. Dockum et ses officiers quittaient Copenhague par la route de Roeskilde, se dirigeant sur Korsör.

Un journal rédigé par un des officiers[2] nous donne dans un tableau synoptique le compte-rendu des incidents du voyage jusqu'à l'arrivée à Flessingue. La première page que nous détachons de ce journal n'offre rien de particulièrement intéressant; elle nous a pourtant paru curieuse en tant qu'elle nous renseigne très exactement sur le mode de voyager usité au commencement de ce siècle.

Les dernières lignes de cette page qui nous apprennent que les voyageurs firent une partie de la route à pied pour ne pas attendre les voitures, et qu'ils visitèrent sur leur chemin un moulin mù par l'eau, enfin le fait d'avoir placé cet incident sous la rubrique „évènements mémorables", tout cela n'a-t-il pas un

---

1) Archives du ministère de la marine, Copenhague: dépèches reçues, an 1809, nº 594.

2) Le sous-lieutenant Tuxen: Journal de voyage de Copenhague à Flessingue 1809. (Manuscrit).

caractère touchant, presque vénérable, aux yeux du lecteur habitué de nos jours à voyager en express et à voir, à travers les vitres d'un wagon, villes et paysages défiler avec une rapidité vertigineuse?

v. Dockum et sa suite arrivèrent à Middelfart le 10 mars au soir. Le capitaine avait l'intention de continuer son voyage sans interruption, mais il dut y renoncer, car les bacs étaient tous de l'autre côté du Belt, près de Snoghöj. Une embarcation transporta à Snoghöj un officier chargé de retenir pour le lendemain matin un bac pour la traversée et des chevaux pour la continuation du voyage.

Cependant les autres officiers, y compris v. Dockum, arpentaient à minuit les rues de Middelfart sans pouvoir y trouver de logement pour la nuit.

„Toutes les auberges étant bondées de voyageurs, écrivait le capitaine dans un rapport à l'amirauté, je dus, pour ne pas être toute la nuit sur le pavé, recourir à l'hospitalité du magistrat de la ville.“ [1]

A partir de Snoghöj le voyage se pour-

---

1) Archives du ministère de la marine, Copenhague. Dépêches reçues, An 1809, Nr. 580.

Voyage à travers l'île de Sée-

1809	Mars	Heures	Départ de	Endroits vus en passant	Heures
Mardi	7	$8^1/_2$	Copenhague	L'auberge de Roeskilde	$10^1/_4$
		$3^1/_2$	Roeskilde		
		8	Ringsted	L'auberge de Krebs	10
Mercredi	8	7	Slagelse		
		12	Antvorskov		
Jeudi	9	$3^1/_2$ après-midi	Korsör	le grand Belt	
Vendredi	10	$9^1/_2$ matin	Nyborg		
		$3^1/_2$	Odense		
Samedi	11	$7^1/_2$	Middelfart	le petit Belt	

and, la Fionie et le Jutland.

Heures	Arrivée à	Lieues par-courues	Evènements mémorables
12 1/2	Roeskilde	4	Avons diné à l'hòtel du Prince et visité la cathédrale.
7 1/2	Ringsted	4	Avons soupé. Voigt et moi nous partìmes seuls dans la soirée; tous les autres restèrent.
12	Slagelse	4	Avons passé la nuit à l'auberge de la Poste; prix très-élevés.
7 1/2	Antvorskov	1/4	Avons fait une visite au père de Voigt.
2	Korsör	1 3/4	Impossible, à cause de la tempête, de traverser le Belt. Obligés de passer la nuit à Korsör. Les paysans de l'île de Seeland ne s'écartent jamais de leur chemin pour laisser passer quelqu'un.
8 1/2	Nyborg	4	Nous fîmes la traversée sur le bateau de la Poste sur lequel nous passâmes la nuit.
1	Odense	4	Avons diné et visité la ville.
11 1/2	Middelfart	6	Avons logé chez des citoyens de la ville, toutes les auberges étant pleines.
8	Snoghöj	1/4	La traversée s'est effectuée sur un bac. Voigt, Ring et moi nous nous rendîmes à pied à Kolding pour ne pas attendre les voitures, les autres n'arrivèrent pas avant 5 heures. Nous visitâmes en passant un moulin mù par l'eau.

suit avec une lenteur désespérante, grâce à la pénurie des moyens de transport. v. Dockum se plaint avec raison dans son rapport „d'avoir attendu pendant trois ou quatre heures à chaque relai des chevaux de rechange et d'avoir eu de si mauvais attelages qu'on mettait de six à huit heures pour faire trois lieues."

On arriva péniblement à Kiel en passant par Eckernforde. Les capitaines de vaisseau Rosenvinge et Holsten venaient précisément d'être internés dans la forteresse de Rendsburg. Autorisé par le roi qui se trouvait au même moment a Kiel, v. Dockum se rendit à Rendsburg où il eut le 15. mars une entrevue avec les anciens commandants du „Pultusk" et du „Dantzick".

De Kiel à Hambourg on voyagea nuitamment pour ne pas perdre de temps. Il arriva que dans l'obscurité le postillon fit verser la voiture dans un fossé. Les voyageurs en furent quittes pour quelques écorchures et purent se remettre en route sans trop de retard. Le lendemain, 16. mars, ils arrivaient sans nouvel encombre à Hambourg où le capitaine de vaisseau v. Berger, venant de Flensborg, les rejoignit.

On dut rester quatre jours à Hambourg

pour y attendre les fonds nécessaires à la continuation du voyage. v. Dockum arrangea les choses „en s'adressant au commissaire de la banque Gebaurer pour avoir de l'or; muni de 3000 écus en monnaie courante du Schleswig-Holstein il put quitter Hambourg le 20 mars.“ [1] Au-delà de Brème les chemins devinrent impraticables par suite des inondations du printemps; aux environs de Nimègue surtout, les difficultés s'accrurent. On arriva avec beaucoup de peine à Berg-op-Zoom et le lendemain, 29 mars, vers le soir, on était à Flessingue, terme du voyage.

Malgre l'heure tardive v. Dockum et son collègue se rendirent immédiatement auprès du commandant de l'escadre. Il est permis de supposer qu'ils n'étaient pas sans appréhensions au sujet de l'accueil qui allait leur être fait, mais il fut excellent. Ils trouvèrent en Missiessy l'homme aimable et prévenant qui tant de fois déjà avait essayé d'aplanir les difficultés pour leurs compatriotes. L'amiral abandonna au plus ancien des deux officiers le choix de son navire et v. Dockum se décida pour le „Pul-

1) Archives du ministère de la marine, Copenhague. Dépèches reçues, An 1809, No. 580.

tusk". A l'issue de l'entrevue, l'amiral les retint tous deux à diner.

Une grande animation régnait à ce moment sur l'Escaut. La glace s'étant rompue, le fleuve était redevenu navigable. On travaillait à Flessingue à l'armement de dix vaisseaux de ligne dont deux, prèts à mettre à la voile, avaient déjà quitté le chantier la veille de l'arrivée de v. Dockum. Par une attention du chef d'escadre envers les danois, le „Pultusk" et le „Dantzick" reçurent l'ordre d'appareiller les derniers pour permettre aux nouveaux commandants de prendre langue et de faire connaissance avec leur personnel de bord.

A Anvers l'activité était plus grande encore. Convaincu que le point de départ d'une attaque de la flotte française contre la flotte anglaise devait ètre sur l'Escaut, Napoléon avait d'abord affecté les chantiers d'Anvers à la construction des navires de guerre et désigné les bassins de Flessingue pour servir de quartiers d'hiver aux équipages, car pendant la période des glaces le séjour sur le fleuve devenait impossible. Mais au printemps de 1809, les travaux maritimes d'Anvers prirent des proportions colossales qui ne tendaient à rien moins qu'à faire de cette ville une grande

station pouvant non seulement construire une flotte sur ses chantiers, mais encore l'abriter dans ses bassins durant l'hiver. C'était élever Anvers au rang de port de mer de premier ordre et réduire Flessingue à n'être plus qu'un poste avancé aux bouches de l'Escaut. Le plan du gouvernement français fut mis à exécution avec une énergie sans pareille. Les bassins devaient être assez vastes pour contenir une centaine de vaisseaux de ligne et allaient occuper un emplacement situé dans la partie nord — est de la ville où s'étendait un quartier très-peuplé qui comprenait plus de mille maisons. Sur l'ordre de l'empereur tout ce quartier fut exproprié pour cause d'utilité publique. Les habitants durent quitter leurs foyers et les travaux de démolition furent entrepris aussitôt. Rues, églises, couvents et autres édifices publics disparurent. Dès que le déblaiement eut été fait, le creusement commença. Des colonnes de travailleurs se relayèrent sans interruption nuit et jour. Ouvriers et paysans, soldats français et prisonniers de guerre[1] dans leurs uniformes étrangers tra-

1) En grande partie espagnols; dans le nombre se trouvaient les débris de la division de Romana.

vaillèrent côte à côte; la nuit venue les pioches continuaient leur œuvre à la lueur des torches.

On s'attendait bien à ce que ce travail gigantesque si énergiquement entrepris par le gouvernement français, fût poussé jusqu'au bout avec la même ardeur; mais personne sans doute ne prévoyait qu'à l'endroit même où il y avait encore au printemps de 1809 un quartier populeux, des navires de guerre portant 84 canons, complétement équipés et avitaillés, viendraient trois ans après mouiller et prendre leurs quartiers d'hiver.

M. M. v. Dockum et v. Berger entrèrent en fonctions le 1er avril, après s'être fait présenter les officiers des deux navires.

Dans la première quinzaine du même mois les vaisseaux de l'escadre, prêts à mettre à la voile, évoluèrent un à un jusqu'à l'ancrage de Terneuse où ils prirent position provisoirement.

La division placée sous le commandement de l'amiral de Missiessy, comprenait:

Avant-garde.

		Canons et caronades
Vaisseaux de ligne	l'Anversois	84
—	le Dalmate	84
—	le Commerce de Lyon	84

Corps de bataille.

Vaisseaux de ligne	le Duguesclin	84
—	le Dantzick	84
—	le Charlemagne (vaisseau-amiral)	84
	le César	84

Arrière-Garde.

Vaisseaux de ligne	la Ville de Berlin	84
—	l'Albanais	84
—	le Pultusk	84
		hollandais
Frégate	Friesland	44
—	Iris	20
—	Ajax	20
		(prise anglaise)
Brick	Butler	14

La question de l'approvisionnement qui avait été une des premières causes du mécontentement des équipages danois et qui avait provoqué les premières dissidences entre les capitaines Rosenvinge et Holsten et leurs supérieurs français, fut soulevée de nouveau à l'arrivée de v. Dockum. Les matelots danois et norvégiens, habitués à beaucoup manger, se plaignaient de l'insuffisance des rations que leur allouait l'intendance française, tout en

reconnaissant que la qualité des vivres ne laissait rien à désirer.

Le capitaine v. Dockum était depuis trop peu de temps à Flessingue pour avoir pu examiner attentivement certaines questions pendantes et pour pouvoir les juger avec impartialité, mais les doléances de ses hommes relativement à la nourriture le touchèrent profondément. En passant l'équipage en revue il fut frappé de la mauvaise mine de ces marins dont aucun n'avait conservé cette apparence de santé et de force qu'il était habitué à rencontrer dans ses inspections au pays natal. Il mit sur le compte d'une nourriture insuffisante leur mauvais état de santé qu'il eût été plus juste peut-être d'attribuer au climat malsain de la Hollande, aux déplorables conditions sanitaires dans lesquelles ces hommes avaient vécu tout un hiver, sur des navires où il n'existait ni poèles ni fougons, où lanternes et chandelles étaient prohibées et seulement tacitement tolérées, par nécessité, enfin à la nostalgie du pays et au mécontentement général.

v. Dockum résolut de plaider à la première occasion la cause de ses hommes; cette occasion ne tarda pas à se présenter. Le 20 avril le

drapeau fut hissé sur le vaisseau amiral „le Charlemagne", sur lequel devait avoir lieu dans l'après-midi une réunion de tous les commandants et intendants de l'escadre. Dans le courant de la réunion, „comme il fut beaucoup parlé de la vigueur et de l'adresse des matelots danois, comparés aux matelots français"[1], v. Dockum profita de ces éloges pour insinuer „que les marins du Nord étaient sans doute redevables de leur vigoureuse constitution à une nourriture plus fortifiante que celle que recevaient les marins français."[2]

Il espérait que l'allusion serait saisie et qu'on en tiendrait compte dans les cercles dirigeants, mais elle demeura sans effet. Plutòt que de revouveler les différends de l'année précédente, v. Dockum préféra laisser dormir l'affaire. Il pensait d'ailleurs qu'il atteindrait plus sùrement son but en usant de diplomatie.

Il évita donc de s'adresser directement aux autorités françaises; mais dans son rapport a l'amirauté de Copenhague sur la réunion du 20 avril il écrivit ce qui suit:

---

1) Archives du ministère de la marine, Copenhague: dépèches reçues, An 1809, Nr. 732.

2) dito.

„Afin d'éviter les difficultés qui pourraient surgir ici de cette question, je vous supplie qu'une demande de rations plus copieuses pour nos hommes soit adressée au ministre de France à Copenhague qui pourra à son tour en saisir le gouvernement français. La mine de nos matelots est aujourd'hui telle qu'on les croîrait échappés d'une prison où ils auraient beaucoup souffert. Aussi est il nécessaire, dans l'intérêt de leur santé, qu'il leur soit accordé par semaine quelques rations de gruau bouilli et de beurre, moyennant quoi on pourra leur retrancher quelques rations de haricots.“ [1]

Avant même que cette lettre fût arrivée à sa destination, v. Dockum vit un autre moyen de régler d'une manière satisfaisante la question des vivres. L'amiral de Missiessy qui devait se rendre à Paris pour y conférer verbalement avec le ministre de la marine, eut l'attention avant son départ de demander au commandant danois s'il avait quelque requête à présenter par son intermédiaire au ministre.

v. Dockum répondit à cette offre gracieuse en priant l'amiral „d'obtenir du ministre que

[1]) Archives du ministère de la marine, Copenhague: dépêches reçues, an 1809, No. 732.

les équipages danois eussent par semaine quelques rations de bouillie de gruau et de beurre.“

„Le gruau au beurre, ajoutait il, constitue le plat national du matelot danois; il contribuerait sans doute beaucoup à maintenir les hommes dans un état de santé satisfaisant.“ [1]

En l'absence de Missiessy, le drapeau continua de flotter sur le „Charlemagne“, mais le commandement supérieur passa aux mains du plus ancien des officiers de l'escadre, le contre-amiral Courand, commandant du „Dalmate“.

Le 28. avril 1809, l'escadre leva l'ancre et redescendit le fleuve. D'après un rapport de v. Dockum à l'amirauté danoise, la destination des navires aurait été d'abord Flessingue. [2] Des bruits alarmants ayant couru au sujet d'armements maritimes considérables préparés par l'Angleterre dans le but d'une campagne sur l'Escaut, ordre avait été donné à l'escadre de prendre une position avancée, aux bouches du fleuve. Cependant, vu la saison, une attaque

[1]) Archives du ministère de la marine, Copenhague: dépêches reçues, An 1809, No. 914.

[2]) Archives du ministère de la marine, Copenhague: dépêches reçues, An 1809, No. 950.

immédiate ne paraissait pas à craindre. Les navires reçurent donc contre ordre, et le même jour, ils mouillèrent entre Anvers et Flessingue, dans le parage où ils avaient stationné pendant tout l'été de 1808. L'organisation du service et l'instruction des hommes commencèrent aussitôt.

Après une absence d'environ trois semaines. l'amiral de Missiessy revint à Flessingue où il reprit aussitôt la direction des affaires. Peu de temps après il reçut avis que le roi Louis de Hollande allait faire une inspection des forteresses et des batteries situées le long de l'Escaut, et qu'il visiterait par la même occasion l'escadre française.

Au jour indiqué, l'amiral, tous les commandants des navires et plusieurs de leurs officiers descendirent à terre pour aller au-devant de Sa Majesté. L'entrevue est relatée dans les intéressantes notes laissées par v. Dockum.[1]

„Ayant été informé de l'arrivée du roi Louis de Hollande, l'amiral descendit à terre accompagné de tous les commandants et d'un grand nombre d'officiers. Nous rencontrâmes

[1] Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers; notes manuscrites.

Sa Majesté assise avec un aide-de-camp dans un mauvais carrosse attelé de deux bêtes misérables.

Le roi fit descendre son aide-de-camp et invita l'amiral à prendre place près de lui. Assise dans la voiture, Sa Majesté nous parut être un bel homme à mine réjouie. Il avait, il m'a semblé, quelque ressemblance avec le ministre du Danemark en Angleterre, Moltke.

Il se forma bientôt un attroupement de bourgeois et de paysans qui crièrent les uns après les autres: Leve de Koning! (Vive le Roi! exclamation qui remplace le hourrah des danois.)

Le voyage de Sa Majesté avait pour but l'inspection des forteresses et batteries échelonnées le long de l'Escaut, aux endroits les moins larges du fleuve. Nous arrivâmes devant une batterie armée de 12 pièces de 24; le roi descendit de voiture pour s'assurer du nombre d'hommes qu'il devait y mettre en garnison. Son allure était alors celle d'une personne impotente, ce que j'attribuai à la goutte; il ne pouvait plier le bras droit, et le bras gauche pendait inerte le long de son corps; sa taille était voûtée, enfin il marchait lentement et à très-petits pas.

De la batterie à la rive opposée du fleuve il y avait la distance de 1000 pas. Le roi demanda si un navire passant à cet endroit serait à portée des boulets, et sur une réponse affirmative il promit d'y envoyer 3 à 4000 hommes. On lui fit observer qu'il suffirait de quelques centaines d'hommes, mais il réitéra sa promesse d'en envoyer 3000, plus quelques vaisseaux de guerre.“

Après avoir terminé l'inspection, le roi se rendit à bord du „Charlemagne“. Tous les bâtiments de l'escadre avaient déployé leur pavillon et pendant le trajet en canot les deux vaisseaux amiraux tirèrent une salve de trente coups de canon. Diverses manœuvres furent exécutées; les navires évoluèrent sous les yeux du souverain, des chaloupes furent mises à l'eau, puis rembarquées, des exercices de tir eurent lieu, etc. — Finalement, tous les commandants furent appelés sur le „Charlemagne“.

Pendant ces exercices, les matelots du „Pultusk“ et du „Dantzick“ avaient eu l'occasion de témoigner encore une fois de leur supériorité sur les matelots français. Les équipages français de l'escadre naviguaient en grande partie pour la première fois, tandis que les

équipages danois avaient déjà fait le tour du monde sur des vaisseaux marchands. Dans le rapport de v. Dockum en date du 24 Mai 1809, il est dit que: „les commandants s'étant réunis sur le „Charlemagne", l'amiral exprima au roi de Hollande sa satisfaction des mouvements exécutés par les navires danois."[1]

Avant de quitter Flessingue pour aller inspecter les forts de Lillo, d'Hertogenbosch et d'Anvers, le roi de Hollande distribua des cadeaux au personnel du „Charlemagne", et sur son ordre une somme d'argent fut répartie entre les équipages des autres navires.[2]

Les matelots danois profitèrent de cette aubaine pour se payer quelques repas copieux.

La tournée du roi Louis de Hollande n'était sans doute pas d'une grande importance et ses promesses d'envois de troupes et de

[1]) Archives du ministère de la marine, Copenhague: dépêches reçues, an 1809, No. 1129.

[2]) „A chaque bâtiment, dit v. Dockum dans son rapport à l'amirauté en date du 24. mai 1809, il fut accordé la somme de 500 Gülden. Le quartier-maître qui conduisait la chaloupe du roi reçut une montre à répétition en or. Sa Majesté donna en outre à l'aide-de-camp de l'amiral une tabatière en or, ornée de son chiffre entouré de diamants; au plus ancien des commandants de frégate hollandais antérieurement décoré de l'ordre hollandais de la Croix, il envoya les insignes de cet ordre rehaussés de diamants."

navires auxiliaires ne se réalisèrent jamais. Son voyage donnait cependant plus de consistance aux bruits qui couraient relativement à des armements maritimes de l'Angleterre. En tout cas, la visite de Sa Majesté permit de faire constater que les deux rives de l'Escaut, depuis l'embouchure du fleuve jusqu'à Anvers, étaient absolument sans défense, alors qu'il était à prévoir que les Anglais dirigeraient sur ce point l'attaque.

Cet état de choses s'explique par les armements considérables auxquels la France avait à faire face en 1809. La guerre avec l'Autriche venait d'éclater; sur le Rhin, sur le Danube, en Espagne, les armées françaises étaient en présence de l'ennemi. Pour mener de front trois campagnes, il était devenu nécessaire de faire venir des troupes prises à droite et à gauche, aux endroits où elles ne paraissaient pas indispensables, notamment dans les forteresses de la Hollande. Le recrutement se faisait si arbitrairement que chacun des vaisseaux de l'escadre dut fournir son contingent aux armées impériales.

L'examen des moyens de défense dont on disposait de Flessingue à Anvers, nous édifiera sur la résistance qui pouvait être opposée à

une campagne offensive des Anglais. D'armée prète à combattre il n'y en avait point; le matériel de guerre et les troupes casernées dans les places fortifiées situées le long de l'Escaut, laissaient beaucoup à désirer. C'est ainsi que Flessingue, si important à cause de sa position à l'embouchure du fleuve, n'avait qu'une garnison peu nombreuse et des pièces d'artillerie en nombre insuffisant, et d'un petit calibre. Liefkenshœk était encore plus mal pourvue. A la pointe orientale de Sud-Beveland, le fort de Bath, muni de bons canons, était séparé de la mer par des digues trop hautes pour permettre aux boulets de passer par-dessus, et la garnison n'était pas assez nombreuse pour exécuter les travaux de nivellement. Le fort Lillo, (surnommé la clef de l'Escaut) armé de 12 vieilles pièces de 12, était défendu par un bataillon d'invalides; enfin plusieurs batteries et redoutes de moindre importance étaient dans un complet abandon.

Tout semblait donc faciliter une action des Anglais sur l'Escaut.

Le rapide développement de l'escadre française, qui constituait un danger pour les côtes britanniques, avait été vu d'un fort mauvais œil par le gouvernement du roi Georges III.

L'anéantir et ruiner la station maritime d'Anvers, tel fut le double but qu'il se proposa lorsque, les armées impériales étant occupées au loin, le moment lui parut propice à une descente en Hollande.

De même que le gouvernement français n'ignorait pas les préparatifs de ses voisins d'outre Manche, on connaissait assez exactement en Angleterre les mesures défensives prises par la France.

Il n'est pas sans intérêt de rechercher par quelles voies les deux gouvernements étaient informés de leurs agissements respectifs.

Des contrebandiers hollandais et français, si sévèrement châtiés en temps ordinaire lorsqu'ils tombaient aux mains des Anglais, pouvaient à ce moment là se livrer impunément à leur trafic illégal et lorsqu'ils avaient quelque communication à faire au sujet de ce qui se passait sur l'Escaut, ils étaient payés argent comptant. Au retour ils étaient certains d'être l'objet de la part des autorités françaises de la même indulgence et des mêmes largesses, pour peu qu'ils apportassent quelque renseignement intéressant sur les armements de l'Angleterre.

En dépit des avertissements reçus, le

gouvernement français n'avait encore pris aucune mesure pour parer à une attaque éventuelle des Anglais et n'avait pas envoyé de troupes sur les points menacés. Si le débarquement de l'ennemi avait lieu avant qu'il fût possible de réunir un corps d'armée près d'Anvers, la flotte se trouvait dans l'obligation de défendre seule cette ville. Ce n'était certes pas une tâche aisée, cependant l'amiral de Missiessy ne recula pas devant la difficulté de la chose, et se mit vaillamment à l'œuvre pour organiser la défense. Lui et son escadre firent preuve en cette circonstance d'un zèle et d'une énergie qui les honorent.

Avec les faibles ressources dont on disposait, il ne fallait pas songer à arrèter la marche d'une armée ennemie qui se serait emparée de Flessingue. Aussi tous les efforts de Missiessy devaient-ils se borner à rendre ses vaisseaux aptes au combat, afin de pouvoir, le cas échéant, tenir tète à une escadre anglaise qui tenterait de remonter l'Escaut. Dans ce but il faisait manœuvrer les équipages du matin au soir. Presque quotidiennement la flotte exécutait des évolutions, on s'exerçait au maniement du canon et du fusil, les embarcations étaient mises à l'eau, des hommes

débarqués, et l'on établissait sur les deux rives du fleuve des batteries auxquelles les navires de l'escadre fournissaient hommes et munitions. Enfin, deux fois par semaine, avaient lieu des exercices de tir à la cible aussi bien avec le canon qu' avec les autres armes à feu, et ces exercices étaient suivis de distributions de prix consistant en sommes d'argent assez élevées.

On obtint ainsi de bons résultats au point de vue de l'instruction du personnel de la flotte. Mais il eùt mieux valu encore que les vaisseaux eussent pu gagner la mer au lieu de rester bloqués sur le fleuve. En admettant que l'escadre eût été en mesure de disperser les bâtiments anglais qui lui fermaient le passage, un double avantage aurait été conquis: d'une part les transports anglais chargés du corps expéditionnaire auraient rencontré la flotte française prète à leur barrer le chemin; d'autre part, les équipages de celle-ci auraient trouvé dans mainte petite collision l'occasion de s'exercer au combat en pleine mer, tout en se maintenant proches de la côte hollandaise où Flessingue leur offrait un refuge. Et ce ròle actif eùt été d'un excellent effet moral sur les hommes.

Parmi les officiers du „Pultusk“ et du

„Dantzick", il n'en était certes pas qui désirassent plus ardemment que les capitaines de frégate Fasting et Stephansen retourner en Danemark. Tous deux avaient commandé en second depuis le début de la campagne et essuyé les avanies de la première année: aussi étaient-ils l'un et l'autre en proie à une grande fatigue morale et physique.

Dans les derniers jours de mai 1809, ils adressèrent au conseil d'amirauté de Copenhague une supplique ainsi conçue:[1]

„En décembre dernier, nous avons respectueusement supplié le haut conseil de nous rappeler en Danemark. Nous n'avons pas dissimulé que nous faisons ici un service des plus pénibles et que nous avons le sentiment de n'être en rien utiles à la patrie.

Le haut conseil nous a honorés d'une réponse bienveillante et nous a fait entrevoir que Sa Majesté le roi daignerait examiner notre situation.

Depuis, certaines circonstances ont aggravé celle-ci au point de nous la rendre intolérable. Notre impuissance à comprendre la langue

---

[1]) Archives du ministère de la marine, Copenhague: dépèches reçues, An 1809, No. 1122.

française ajoute aux difficultés de toute sorte que nous rencontrons ici. Bref, tant de contrariétés ont altéré notre santé et nous ont mis dans un état d'esprit tel que nous sommes devenus un sujet d'ennui pour les personnes qui sont en relation de service avec nous.

Nous avons perdu l'espoir d'être rappelés simultanément en Danemark. Cependant, nous supplions encore une fois le haut conseil de soumettre notre requête à Sa Majesté qui daignera sans doute étendre sa sollicitude paternelle à deux fidèles serviteurs de cette marine qu' Elle a su enflammer du plus pur patriotisme.

Nous demandons à être relevés de nos fonctions et nous espérons retrouver dans notre pays le calme d'esprit et la force morale et physique qui nous permettraient de servir la patrie de manière à nous rendre dignes de la faveur que nous sollicitons.

Nous ne craignons pas de nous faire remplacer dans un poste où nous avons beaucoup souffert, parce que nous sommes certains que nos successeurs n'auront pas à traverser des épreuves aussi dures, surtout si la langue française leur est familière. Le fonctionnement régulier du service est à peu près complète-

ment rétabli, et il n'est pas probable que les circonstances particulièrement pénibles qui nous ont affectés se renouvellent dans l'avenir.

Nous nous recommandons à la bienveillance du haut conseil.

Fasting. Stephansen."

Fait à bord du „Dantzick", le 23 mai 1809.

La supplique fut soumise aux commandants v. Berger et v. Dockum. Le premier y ajouta ces lignes:

„Bien que je ne puisse voir sans regret le départ du capitaine Fasting, je suis prèt à appuyer sa demande, car son état maladif est très-inquiétant et je doute fort qu'il puisse recouvrer ici la santé."

v. Berger.

Quant à v. Dockum, il refusa d'appuyer la pétition et se contenta d'y apposer sa signature jointe à ces mots: „soumis à l'examen".

Ce trait jette quelque lumière sur le caractère des deux commandants. Tandis que l'un se prète sans difficulté au désir d'un subordonné, l'autre, étranger à de telles considérations, refuse son adhésion à une demande que ne justifiait pas l'intérèt du service.

Peu de temps après du reste, les évène-

ments s'étant précipités et une attaque des Anglais étant devenue imminente, M. M. Fasting et Stephansen retiraient leur pétition et les officiers danois qui étaient sur le point de retourner en Danemark demandaient à rester à leur poste, qu'ils ne voulaient pas abandonner à l'heure du danger. Le gouvernement français, qui avait besoin d'officiers, accueillit avec empressement leur requête et les maintint à leur poste.

A ce moment, l'escadre, composée jusqu' alors exclusivement de vaisseaux de haut bord, recevait un renfort de bâtiments d'un plus petit tonnage (bricks, canonnières, brulots, etc.) que les ports environnants lui envoyaient. Rivières et canaux étaient sillonnés de ces navires qu'il fallait parfois transporter à l'aide de rouleaux d'une voie navigable à l'autre. En juin 1809, cette flottille, grossie de quelques bâtiments marchands d'Anvers, transformés en brulots, était réunie aux bouches de l'Escaut, et les officiers qui avaient tenu à rester à leur poste étaient, en reconnaissance de leur bonne volonté, nommés aux divers commandements relevant de l'amiral de Missiessy.

Les plus grands des bâtiments nouvellement arrivés, les bricks de Boulogne, formèrent

une division commandée par un officier français ayant le grade de capitaine de vaisseau. A côté de celle-là, une autre division, exclusivement montée par des équipages danois, eut à sa tète les capitaines de frégate Fasting et Stephansen.[1]

Non content d'avoir amélioré sa flotte, l'amiral de Missiessy voulut opposer à l'ennemi une barrière sur l'Escaut, et à cet effet il choisit un emplacement situé entre les forts Liefkenshœk et Lillo, à un quart de lieue en amont de celui-ci, là où le fleuve se resserre de manière à former une passe étroite. On disposa à cet endroit d'énormes rondins reliés par des chaînes et maintenus pas des ancres d'affourche, et l'on accota à ce barrage quelques canonnières plates (dites balcons plats.)

---

[1]) Dans un rapport à l'amirauté, v. Dockum donne une description des canonnières françaises:

„Ces bàtiments étaient gréés en bricks et armés de un ou deux canons de 36 à l'avant et à l'arrière et de deux pièces de 36 à babord et à tribord. C'étaient de médiocres voiliers qui plongeaient d'environ 7 pieds dans l'eau. Ils n'étaient pas d'un emploi aussi facile que les canonnières danoises, car à cause de leur mâture fort lourde, ils pouvaient difficilement être mus à la rame lorsque le vent était contraire."
Archives du ministère de la marine, Copenhague: dépèches reçues, An 1809, No. 950.

Le long du fleuve on s'occupait activement de monter des batteries.[1]

A la fin de juillet 1809, les Anglais avaient terminé leurs préparatifs, conçus et exécutés sur un plan très-large. Le corps expéditionnaire placé sous le commandement du comte de Chatham, s'élevait à 39,000 hommes de toutes armes.[2] La marine aussi avait déployé une grande activité et préparé un matériel considérable; une flotte imposante, destinée au transport des troupes, était prête à mettre à la voile.

Les moyens d'attaque des Anglais offraient un contraste saisissant avec les faibles

---

1) „Nuit et jour, dit v. Dockum, nous travaillions aux batteries qu'il fallait pourvoir de canons, de munitions et d'hommes. Les Danois obéissaient à toute heure au moindre signal qui les appelait à la besogne, mais les Français négligeaient presque toujours d'exécuter un ordre donné après le coucher du soleil; ils attendaient pour se remettre à l'œuvre que les hommes se fussent reposés et eussent déjeuné."
Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers, notes manuscrites.

2) Le corps expéditionnaire anglais se composait de 1738 officiers et 37,481 soldats, en tout 39,219 hommes, dont 2000 cavaliers, 16 compagnies d'artilleurs, une batterie d'artillerie à cheval, 300 pionniers et un parc de voitures. (Naval history of Great Britain by E. Brenton, London 1837.)

moyens de défense de leurs adversaires. Il semblait donc que les commandants en chef de l'expédition, le comte de Chatham et le contre-amiral sir Richard Strachan, dussent exécuter en un tour de main les ordres de leur gouvernement.

Ainsi qu'il a été dit plus haut, Anvers était le but des opérations combinées de l'armée et de la flotte. Celle-ci avait reçu les instructions suivantes: „couler, incendier, ruiner tous les vaisseaux de l'ennemi, sans en excepter ceux en construction sur les chantiers d'Anvers, de Terneuse, de Flessingue, et, si possible, défendre aux vaisseaux de guerre l'accès de l'Escaut."

Flotte anglaise.

Vaisseaux de ligne:

	canons		canons
St Domingo . . .	74	Venerable	74
Cæsar	74	Valiant	74
Denmark	74	Courageux	74
Theseus	74	York	74
Repulse	74	Princess of Orange	74
Powerful	74	Monarch	74
Superb	74	Belleisle	74
Centaur	74	Victorious	74

	canons		canons
Blake	74	Aboukir	74
Audacious	74	Marlborough	74
Bellona	74	Royal Oak	74
Eagle	74	Alfred	74
Impétueux	74	Sceptre	74
Revenge	74	Orion	74
Hero	74	Resolution	74
Illustrious	74	Achille	74
Ganges	74	Namur	74

Armés en flûtes:

	canons		canons
Leyden	64	Adamant	50
Agincourt	64	Weymouth	54
Monmouth	64	Ulysses	44
Iris	50	Serapis	44

Frégates:

	canons		canons
Impérieuse	44	Aimable	32
Rota	38	Circe	32
Perlen	?	Euryalus	38
Lavinia	44	Salcette?	38
Clyde	38	St. Fiorenzo	36
Amathyst	38	Thalia	36
Fisgard	38	Aigle	36
Statira?	38	Nymphen	36
Hotspur	38	Dryad	36

	canons		canons
Héroïne	32	Pallas	32
Bucéphalus	32	Camilla	24

Cette flotte imposante était complétée par un grand nombre de bâtiments de guerre de plus petite dimension: 33 corvettes armées de 14 à 18 bouches à feu, 5 bombardes, 23 bricks, 14 cutters, 5 brûlots, 82 canonnières et 150 chaloupes plates. Pour les cas d'échouage les chantiers avaient fourni des lattes munies d'ancres et de câbles pour le touage. Des villes maritimes Deal, Folkestone et autres était arrivée une flottille d'embarcations à rames qui devaient servir au débarquement des troupes. Jusqu' à des contrebandiers fins voiliers que le gouvernement avait saisis pour les utiliser dans la prochaine expédition.

Le tonnage des diverses embarcations louées pour renforcer la flotte s'élevait à environ 100,000 tonneaux.

Le 28. juillet au matin, le vaisseau de ligne „le Vénérable", portant le comte de Chatham et sir Richard Strachan, sort de la rade de Downs et fait voile vers la côte hollandaise, suivi des divisions commandées par sir John Hope et le marquis de Huntley.

Trois vaisseaux de ligne français, faisant office de garde-côtes, à la hauteur de Flessingue, ont l'œil sur les pavillons anglais visibles à l'horizon et en avisent par signaux la flotte stationnant près du fort Lillo. On commence par compter les navires ennemis, mais bientôt cela devient impossible, tant ils sont nombreux. Sur le soir „le Vénérable“ vient mouiller à l'ouest de l'île de Walcheren; dans le courant de la nuit et les jours suivants, les divisions arrivent coup sur coup et prennent position aux endroits indiqués.[1] Le 1er août, la flotte entière est réunie, chaque navire est ancré près du lieu fixé pour son débarquement; troupes, chevaux, matériel, tout est prêt à être mis à terre au premier signal.

Le succès de l'expédition paraît certain. Déjà Veere et Middelbourg ont capitulé et les trois vaisseaux de ligne français formant une

---

[1]) La division de Sir John Hope prit position en avant de l'île de Walcheren, à une distance d'environ 7 lieues du „Vénérable“. Les 29. et 30. juillet l'aile gauche de l'expédition, commandée par sir Eyre Coote, rejoignit le quartier général. Le lendemain, la division du marquis de Huntley jeta l'ancre près de Kadzand; enfin, le 1er aout, le général Grosvenor, venant de Harwich, prit position à Roompot.

avantgarde près de Flessingue ont battu en retraite jusqu'au fort Lillo où ils ont rejoint le reste de la flotte. Aux bouches du fleuve, nul obstacle; une reconnaissance faite par deux officiers anglais[1] donne la certitude que l'Escaut oriental est également libre. Le pavillon de la Grande-Bretagne pourra se risquer jusqu'à Wemeldinge (dans Sud-Beveland) sans rencontrer les canons ennemis.

Le débarquement s'opéra donc dans d'excellentes conditions, seulement contrarié par le mauvais temps qui déjoua quelques-unes des dispositions prises par le général en chef. C'est ainsi que la division du marquis de Huntley qui devait descendre à terre près de Kazand et dont l'objectif devait être de couper les communications entre le continent et l'île de Walcheren, ne put exécuter cet ordre. Mais l'île entière, à l'exception de Flessingue, tomba facilement aux mains du corps d'armée que commandait sir Eyre Coote. La cavalerie, sous les ordres du comte de Rosslyn, ne donna pas le premier jour et ne quitta pas les transports.

---

1) Le capitaine Peake, de la marine, et le capitaine Squire, du corps des ingénieurs.

Le soir venu, 21.000 hommes avaient mis pied sur la terre hollandaise. Dirigé par les contre-amiraux Edward Otway et sir Richard Keats, le débarquement s'était effectué avec rapidité et précision.

Cependant le drapeau français flottait toujours sur les bastions de Flessingue. Cette place était de trop peu d'importance pour inquiéter les Anglais qui auraient pu continuer leur marche sur Anvers sans s'arrêter à cet obstacle. Mais les commandants en chef de l'expédition avaient pour principe d'être circonspects, aussi le bombardement de Flessingue fut-il décidé; il commença le 13 août à une heure de l'après-midi.

Les dispositions prises pour l'attaque ne laissaient aucun doute sur l'issue du combat. Deux divisions de canonnières ouvrirent le feu; l'une, commandée par le capitaine Cockburn (du vaisseau de ligne Belleisle) prit position au sud-est de la ville, l'autre, sous les ordres du capitaine Owen, (de la frégate Clyde) opéra à l'extrémité sud-ouest de Flessingue.

Interrompu un moment dans la soirée du 13, le bombardement ne cessa pas avant le 15 août, à 2 heures du matin. Le commandant de la place ayant offert de capituler, des pour-

parlers s'engagèrent immédiatement entre le capitaine Cockburn et le colonel Long d'une part, et le général Monnet d'autre part; ils aboutirent dans la soirée à la reddition de la place[1]. La garnison française quitta la citadelle musique en tête et drapeaux déployés.

Au lendemain de cette victoire, les Anglais commirent une faute irréparable. Au lieu de marcher rapidement sur Anvers, ils s'endormirent sur leurs lauriers facilement gagnés, et pendant plusieurs jours ils se contentèrent d'anéantir à Flessingue tous les domaines de l'Etat.

On mit le feu aux magasins, on démolit les navires en construction. Mais si d'énormes dommages furent causés au gouvernement français, le tort porté à l'Angleterre par cette perte de temps fut encore plus grand.

Il n'est pas sans intérêt de connaître l'opinion d'un juge de la compétence de

---

[1]) Les Anglais avaient peu souffert pendant le bombardement; ils ne comptaient que 9 morts et 47 blessés, et leurs navires n'avaient subi que de légères avaries, mais dans la ville les dégâts étaient considérables. Deux églises, l'hôtel de ville, environ 200 maisons étaient ou complétement détruits ou endommagés; le chiffre des morts et blessés s'élevait à 300.

v. Dockum sur la manière dont fut conduite l'expédition anglaise:

„Le pays jusqu' à Anvers était sans défense, dit-il, et si les troupes anglaises avaient marché rapidement sur cette ville, elles y seraient entrées sans obstacle et elles auraient pu y rester plus de 48 heures et y commettre de grands dégâts . . . .“ [1]

Ailleurs il écrit:

„Les Anglais, débarqués dans l'île de Schouwen qui était peu fortifiée, y perdirent dans l'inaction un temps précieux, tandis que s'ils avaient débarqué à la hauteur du fort Lillo, défendu par une vingtaine d'invalides, ils s'en seraient emparés sans difficulté, ils y auraient trouvé des canons rangés sur leurs affûts, et ils auraient empèché l'amiral de Missiessy de barrer le chemin à leurs vaisseaux qui auraient ainsi franchi la passe étroite du fleuve. Puis, les soldats anglais auraient gagné Anvers en marchant le long des digues qui les eussent protégés contre les boulets ennemis, tandis qu'eux-mèmes auraient fait pleuvoir sur les vaisseaux français des fusées

---

1) Archives du ministère de la marine, Copenhague: dépèches reçues, an 1809, No. 1618.

à la congrève en quantité suffisante pour les incendier tous. Enfin, une fois dans Anvers, ils auraient démoli à leur aise les chantiers et les navires en construction et mis le feu à l'arsenal." [1]

La lenteur des opérations anglaises qui donna lieu à une interpellation au Parlement, doit être attribuée non-seulement au peu d'énergie du général en chef, mais encore au défaut d'unité dans les mouvements de l'armée et ceux de la flotte. L'histoire offre plus d'un exemple ou une coopération funeste des armées de terre et de mer fit avorter de grandes entreprises militaires faute d'entente entre les deux armes. Il ne paraît pas cependant que la jalousie réciproque ait contribué à l'insuccès de l'expédition anglaise, mais toujours est-il que les choses n'avançaient pas. Sir Richard Strachan attendait pour agir les instructions du comte de Chatham, et dans le camp du général en chef on attendait que la flotte prît l'initiative d'une action quelconque.

Un épigramme du temps raille spirituelle-

Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers. (notes manuscrites).

ment la lenteur et l'indécision des commandants en chef.

> The earl of Chatham, with his sabre drawn,
> Stood waiting for Sir Richard Strachan;
> Sir Richard, longing to be at 'em,
> Stood waiting for the Earl of Chatham.

Il résulte d'un examen attentif des choses que la flotte était prète à agir énergiquement et n'attendait que les ordres du général en chef, mais que celui-ci ne prenait aucune décision soit qu'il n'eùt pas reçu de son gouvernement des instructions précises, soit qu'il négligeât de se servir de celles qui lui avaient été données.

Cette opinion s'appuie sur le témoignage de plusieurs officiers anglais ayant pris part à l'expédition.

Dans une lettre à l'amiral Strachan, sir Richard Keats constate l'impuissance de la flotte non soutenue par l'armée; quelques jours après sir Strachan écrit à M. Wellesley Pole:

„Mon avis est que si l'armée ne joint pas ses efforts aux nòtres, le but de l'expédition sera manqué. C'est aussi l'opinion de sir Richard Keats, et, j'en suis convaincu, celle de tous nos officiers.“

La flotte ne doit donc pas être rendue responsable de la désespérante lenteur qui présida aux mouvements de l'expédition anglaise. Qu'on lise les lettres échangées immédiatement après la prise de Flessingue entre sir Richard Keats et le comte de Rosslyn et l'on sera frappé du contraste existant entre le zèle du contre amiral et le flegme, le manque absolu d'initiative du lieutenant-général de l'armée[1].

Camilla, à la hauteur de Sandvleit;
17 août 1809.

Mylord.

„Deux lettres que vient de m'adresser sir Richard Strachan me donnent plein pouvoir pour tenter une action quelconque pouvant contribuer au succès de notre expédition. Sir Richard Strachan parait convaincu que Votre Excellence est également libre de s'associer à toute entreprise dont le but sera la destruction de l'escadre ennemie.

Au cas où vos instructions vous y autoriseraient, je suis prêt à me joindre avec ma division aux troupes de Votre Excellence dans

[1]) Naval history of Great Britain, by E. Brenton. London 1837.

une action offensive sur laquelle nous pourrions nous concerter."

J'ai l'honneur d'être, etc. ....

R. G. Keats.

Le lieutenant-général répondit le même jour en ces termes[1].

Tergoes, 17 août, 1809.

Sir.

„Je reçois en ce moment votre lettre, à laquelle je puis seulement répondre que je ne suis pas muni d'instructions m'autorisant à reprendre les opérations interrompues.

J'ai tout lieu de croire que le général en chef transportera demain ou après-demain son quartier général à Tergoes. Je vous informerai immédiatement de l'arrivée de Son Excellence et je vous enverrai, en outre, tous les renseignements que vous pourrez désirer."

J'ai l'honneur d'être, etc. ....

Rosslyn.

Tandis que les Anglais se laissaient aller à l'inaction, les Français, au contraire, mettaient tout en œuvre pour pourvoir à la défense.

[1]) Naval history of Great Britain, by E. Brenton. London 1837.

Le roi Louis de Hollande, informé à Aix-la-Chapelle du débarquement de l'ennemi, était parti aussitôt pour Amsterdam et avait donné des ordres pour que toutes les troupes disponibles du royaume fussent dirigées sur Anvers. Des conscrits et des réservistes arrivèrent de Liége, de Maestricht et des garnisons environnantes, si bien que le 12 août 6000 hommes étaient réunis aux alentours de la ville. La présence des soldats calma fort à propos l'inquiétude des Anversois que la nouvelle de l'invasion anglaise et la capitulation de Flessingue avaient affolés. La panique était telle que les habitants fuyaient, abandonnant leurs foyers, et que les routes étaient encombrées de véhicules et de voitures de déménagement. Des quais d'Anvers, disait-on, on apercevait par le beau temps la mâture des vaisseaux ennemis, visible à l'horizon, vers le nord-ouest; aussi s'attendait-on à voir paraître d'un moment à l'autre l'avant-garde de l'armée anglaise.

Effectivement le 11 août, la frégate „Lavinia“, commandée par lord William Stewart et escortée de neuf autres frégates, était entrée dans l'estuaire de l'Escaut; les canons de la citadelle de Flessingue n'avaient pu empêcher

cette escadre de remonter le fleuve jusqu'au fort de Bath où elle jeta l'ancre[1], et où elle fut renforcée d'une flottille de canonnières et d'autres petits bâtiments commandée par sir Home Popham. Les croiseurs poussèrent jusqu'au fort Lillo, mais ne purent aller plus loin, à cause du barrage établi à cette hauteur par l'amiral de Missiessy. Un détachement d'artilleurs l'eût aisément anéanti en faisant feu des deux rives, mais par suite de l'inertie de l'armée, le mouvement offensif tenté par la marine ne donna aucun résultat.

On raconte qu' à l'époque du départ de l'expédition le célèbre homme d'Etat, lord Castlereagh, s'exprima ainsi:

„Si quinze jours après le débarquement, la flotte française n'est pas en notre pouvoir, nous ne réussirons pas à nous en emparer."

Cette prédiction s'était réalisée puisque plus de quinze jours après leur débarquement, les troupes anglaises n'avaient pas encore bougé des îlots situés à l'embouchure de l'Escaut. Les Français, au contraire, aiguillonnés par le sentiment du danger, avaient en

[1]) En forçant l'entrée du fleuve, les Anglais eurent 2· hommes tués et 11 blessés.

très-peu de temps organisé la défense de manière à pouvoir soutenir l'attaque. Vers le milieu d'août 20 à 30,000 hommes, accourus des départements voisins, étaient concentrés sur Anvers[1]; à la fin du même mois, cette armée improvisée, complétement désordonnée, eut à sa tète le maréchal Bernadotte, prince de Pontecorvo,, qui mieux que personne s'entendait à former des soldats et à leur faire observer la discipline. L'arrivée du maréchal acheva de rassurer les habitants d'Anvers, et sous sa direction les travaux de défense furent menés avec une grande rapidité. On monta des batteries, on construisit des redoutes autour de la ville, on ouvrit les écluses, et l'eau couvrit toute la contrée environnante. Le maréchal avait lui-mème l'œil à tout; ses inspections le retenant souvent fort tard sur les

1) Dans un rapport daté du 10. août 1809, et fait à bord du „Pultusk", mouillé sur la rade d'Anvers, v. Dockum écrit: „Plus de 20,000 hommes viennent d'arriver, en voitures, à pied ou à cheval. Le lieutenant général Rampon, qui est arrivé dimanche et qui a pris le commandement, a raconté chez l'amiral qu'il n'avait pas òté son uniforme depuis sept jours et que les hommes avaient fait 20 lieues par jour." Archives du ministère de la marine, Copenhague: dépèches reçues, an 1809, No. 1618.

remparts, il lui arrivait de se mettre à diner vers minuit[1].

Grâce à l'énergie déployée, la ville d'Anvers, naguère encore sans canons et sans soldats, était donc devenue en très-peu de temps une place fortifiée défendue par un corps de troupes de près de 40,000 hommes.

En même temps un secours inattendu survenait aux Français. Les fièvres paludéennes, si fort à craindre sous ce climat malsain, faisaient leurs premières victimes dans les rangs de l'armée ennemie[2]; l'épidémie se

[1]) „Les vaisseaux de l'escadre, dit v. Dockum, vinrent mouiller à Anvers où l'amiral et moi nous fûmes souvent retenus à diner par le prince de Pontecorvo. Nous nous mîmes une fois à table à 10 heures du soir et une autre fois à onze heures 1/4, le prince ayant été retenu aux fortifications."

Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers, (notes manuscrites.)

[2]) Dans cette contrée, l'humidité de l'air et les émanations provenant des marécages occasionnent des fièvres qui se renouvellent tous les ans, à l'époque de la chute des feuilles. La maladie, qui a nom fièvre des Polders, n'est redoutable que pour les étrangers; les indigènes y succombent rarement.

A cause du danger que présente le climat, le gouvernement français évitait autant que possible de mettre des troupes françaises en garnison dans ces contrées, et y envoyait de préférence des soldats étrangers.

déclara le 20 août et quinze jours après son apparition, les ravages causés par elle étaient tels que toute idée de prolonger la campagne offensive dut forcément être abandonnée. Les hôpitaux et les ambulances regorgeaient de malades; dans ces tristes circonstances l'attention des commandants de l'expédition devait se porter uniquement sur l'ennemi invisible qui tuait tous les jours des centaines d'individus[1].

Le 27 août un conseil de guerre fut tenu dans le camp du général en chef. Sept officiers, présidés par lord Chatham, délibérèrent sur le parti à prendre, et ne furent pas longs à décider qu'il n'y avait plus rien à faire. Cependant, le gouvernement anglais ayant envoyé l'ordre de maintenir la possession de l'île Walcheren et de Flessingue, il fallait que les troupes aussi bien que la flotte y restassent provisoirement. Seul le général en chef dont la mission devait être considérée comme terminée, résilia son commandement et s'embarqua pour l'Angleterre. Il arriva le 14 septembre à Deal et

[1]) Il y eut dans la première semaine de septembre deux à trois cents morts parmi les soldats. Le chiffre des malades s'éleva à 8194, dont 1400 furent renvoyés en Angleterre; un grand nombre de ceux-ci moururent dans les hôpitaux.

partit pour Londres où il eut à rendre compte au roi du triste résultat de l'expédition.

La nouvelle du départ de lord Chatham répandit la joie dans Anvers et dans la flotte française. La campagne offensive des Anglais était bien finie; les troupes ennemies qui restaient provisoirement en Hollande ne constituaient pas un danger pour le pays, car loin de penser à une nouvelle attaque, elles devaient se tenir prudemment sur la défensive. Si le salut d'Anvers et l'échec subi par les Anglais n'étaient pas dus aux armes victorieuses de la France, du moins l'amiral de Missiessy pouvait-il s'attribuer l'honneur d'avoir entravé les opérations isolées de la flotte ennemie à l'aide du barrage créé par lui près du fort Lillo.

Dans toute cette affaire, les Danois s'étaient bien conduits. De jour et de nuit, soit qu'il fallût travailler aux redoutes le long du fleuve, soit qu'il y eût des exercices et des manœuvres à faire sur les vaisseaux, ils avaient toujours obéi les premiers à l'appel. En très-peu de temps, v. Dockum et v. Berger avaient organisé admirablement le service à bord de leurs navires; dans la rapidité et la précision des évolutions le „Pultusk“ et le „Dantzick“ n'étaient

égalés par aucun des vaisseaux de l'escadre, aussi leurs numéros avaient-ils paru maintes fois à côté du signal de satisfaction arboré par le „Charlemagne" à la suite de manœuvres habilement exécutées.

Déjà, lorsque la flotte, au commencement de l'été de 1809, quitta la station de Flessingue et se dirigea sur Anvers, les Danois avaient donné une preuve éclatante de leur profonde connaissance du métier. Commandés par v. Dockum et v. Berger, les équipages manœuvrèrent si adroitement que le „Pultusk" et le „Dantzick" eurent bientôt distancé les autres navires et, malgré les vents contraires et les bas-fonds qui gênaient leur marche, ils arrivèrent à Anvers et y jetèrent l'ancre trois jours avant le reste de la flotte. La distance de Flessingue à Anvers est d'environ 20 lieues danoises.

On se souvient que plusieurs jeunes officiers danois avaient été nommés, vers le milieu de l'été, au commandement de bricks, de brûlots, et de canonnières. Ils avaient tous rivalisé de zèle et s'étaient acquittés de leur tâche à la grande satisfaction de l'amiral de Missiessy. A l'issue de l'expédition anglaise, celui-ci donna aux Danois un témoignage

éclatant de la haute estime dans laquelle il les tenait.

Ayant fait appeler à bord du „Charlemagne" le commandant v. Dockum, l'amiral le reçut dans sa cabine et lui remit la copie d'une lettre qu'il venait d'adresser au roi de Danemark. Ce ne fut pas sans un vif étonnement que le capitaine danois lut ce qui suit[1]:

Sire!

„Les officiers de la marine de Votre Majesté attachés à la flotte dont j'ai le commandement, ont fait preuve de qualités si brillantes et m'ont apporté pendant de récents évènements un concours tellement utile, qu'il est de mon devoir de solliciter auprès de Votre Majesté, pour les trois plus anciens de ces officiers, un témoignage de satisfaction que je n'ose malheureusement pas demander pour tous.

Que Votre Majesté souffre que je lui propose en premier lieu la promotion au grade de contre-amiral de M. le capitaine de vaisseau

1) Archives de la marine, tome 8ème. Copenhague 1836. L'original en français de cette lettre n'a pas été retrouvé dans les archives du ministère de la marine à Paris.

v. Dockum. En second lieu, M. M. Fasting et Stephansen me semblent très-dignes d'être promus au grade de capitaine de vaisseau. Enfin M. Fasting, qui n'a cessé de montrer beaucoup de zèle et une connaissance réelle de son métier, pourrait être nommé au commandement du „Dantzick".

Son Altesse le prince de Pontecorvo estime que l'attitude défensive prise récemment par la flotte et les efforts faits pour mettre celle-ci en mesure de repousser l'attaque des Anglais ont été une des causes principales de la retraite précipitée de l'ennemi. Et Elle pense qu'il n'est que juste de demander des récompenses pour ceux de nos officiers qui ont bien mérité de leur souverain par leur zèle et leur dévouement.

S. A. a voulu lui-même prendre le soin de faire parvenir à S. M. Impériale et Royale la liste de récompenses que je lui ai soumise.

J'ai pensé qu'il ne déplairait pas à Votre Majesté que je sollicitasse pour M. M. v. Dockum, Fasting et Stephansen la décoration de la Légion d'honneur; j'ai également désigné pour la même faveur M. M. Rosenstand et Tuxen qui commandent des brûlots.

J'ose espérer que ma démarche, dont le

but est de laisser à ces officiers un agréable souvenir de leur séjour sur l'Escaut, en même temps que de rendre hommage publiquement à leur mérite, aura l'approbation de Votre Majesté.

Ed. Burgues de Missiessy.

Aussitôt que le capitaine v. Dockum eut achevé la lecture de cette lettre, l'amiral lui remit la réponse du roi Frédérik VI, datée du 25 septembre 1809[1].

M. le Vice-amiral de Missiessy,

„Nous avons reçu votre lettre du 6 courant et Nous avons éprouvé un véritable plaisir en apprenant le cas que vous faites des officiers danois qui ont le bonheur de servir sous vos ordres. La sévérité des réglements imposés à Notre marine ne permet pas que l'avancement sollicité par vous pour les trois plus anciens de ces officiers leur soit accordé. Mais Nous Nous souviendrons en d'autres occasions du zèle qu'ils ont apporté au service d'une cause que Nous considérons comme Nôtre.

[1]) J. v. Roeder: Histoire politique et militaire du Danemark pendant les années 1807—1809. Copenhague 1847.

Nous avons également appris avec plaisir que vous avez pris l'initiative d'une démarche qui tend à faire donner à quelques-uns de Nos officiers un témoignage du contentement et de la bienveillance de l'Empereur.

Recevez, M. l'Amiral, l'assurance de Notre haute considération."

Frederik R.

En dépit du refus du roi, la démarche de l'amiral de Missiessy était extrêmement flatteuse pour les officiers danois de l'escadre en particulier, et pour la marine danoise en général.

Pour ce qui concerne v. Dockum, il devait se douter que les règlements relatifs à l'avancement ne seraient pas enfreints en cette circonstance, et même il est permis de supposer que son caractère chevaleresque eût répugné à ce qu'une mesure d'exception fût prise en sa faveur au détriment de camarades qui avaient pour eux leurs droits d'ancienneté.

Nous en trouvons la preuve dans ces lignes prises dans ses mémoires[1]:

1) Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers. Notes manuscrites.

„L'éloge que l'amiral a fait des Danois au Prince[1], a été renouvelé par lui dans une lettre qu'il vient d'adresser à notre souverain. Appelé à son bord pour prendre connaissance de cette lettre et de la réponse du Roi, je fus, à vrai dire, profondément étonné de la démarche faite par l'amiral; cependant je ne pus que le remercier de ses chaleureuses louanges et de l'intérêt qu'il prenait à notre avancement. Je me permis en même temps de lui dire que si j'avais pu supposer qu'il avait formé le projet d'adresser à notre roi une requête de ce genre, je l'aurais prié de n'en rien faire, car les mesures d'exception ne sont pas admises dans notre marine. Et je lui fis observer que ma promotion aurait porté préjudice à plusieurs de mes camarades plus anciens que moi, qui, eux aussi, ont dignement servi la France et se sont en outre distingués dans la présente guerre navale du Danemark. Jamais, lui dis-je, je ne pourrais admettre qu'une telle injustice leur fût faite. L'amiral me répondit qu'à cause de lui la demande aurait pu être accordée. Avant de me retirer, je le priai de

[1]) Le Prince de Pontecorvo.

me donner une copie de sa lettre au roi et une autre de la réponse de Sa Majesté."

Un nom manquait à la liste des officiers danois mentionnés par l'amiral de Missiessy, celui du capitaine de vaisseau v. Berger, qu'une mort prématurée avait enlevé trop tôt pour s'être vu l'objet d'une distinction si flatteuse à laquelle ses éminentes qualités et son ardeur au travail lui auraient certainement donné droit.

Souffrant depuis le milieu d'août, il succomba le 31 du même mois à un accès de fièvre pernicieuse. A cause de la chaleur, très-forte à ce moment, l'enterrement dut se faire le lendemain, et „l'amiral ayant donné son autorisation à ce que les usages danois fussent observés en cette circonstance"[1], une courte cérémonie funèbre eut lieu sur le „Dantzick", dans l'après-midi du 1er septembre.

En présence de tous les officiers et matelots réunis sur le pont, le cercueil fut descendu dans la chaloupe pendant qu'on baissait le pavillon et que la voix sonore des canons rendait au défunt un dernier hommage.

Le capitaine de frégate Fasting, devenu

---

1) Archives du ministère de la marine, Copenhague: dépêches reçues, nº 1695. Rapport du capitaine Fasting à l'amirauté.

commandant intérimaire, informa le même jour par lettre l'amirauté de Copenhague de ce décès; dans une dépêche expédiée ultérieurement par lui, nous trouvons sur l'enterrement de v. Berger les détails suivants[1]:

„On observa en cette circonstance le cérémonial prescrit par notre code maritime. Sur le rivage 200 hommes attendaient le corps qui fut accompagné jusqu'aux portes de la ville par cette escorte d'honneur et par un long cortège invité par le chef d'état-major de l'amiral. Trois salves furent tirées par les soldats. Le prince de Pontecorvo qui avait promis de venir, fut empêché au dernier moment."

L'automne amena forcément une accalmie dans les deux camps ennemis. Les Anglais avaient construit le long des dunes, sur la côte de l'île de Walcheren, des baraquements qui furent d'abord employés comme hôpitaux provisoires, et qui servirent plus tard à loger les troupes qu'on retira des endroits fortifiés situés plus bas. L'escadre française de son côté dut s'occuper de rechercher un endroit

[1]) Archives du ministère de la marine, Copenhague: dépêches reçues, nº 1780. Rapport du 8 sept. 1809.

convenable pour y aller en hivernage. Flessingue étant aux mains des Anglais et les bassins d'Anvers n'étant pas encore achevés, il s'agissait de trouver plus haut sur le fleuve une position sûre où les navires fussent à l'abri des glaces flottantes. L'amiral fit dans ce but une inspection en compagnie des commandants de vaisseaux. A environ 3 milles en amont d'Anvers, l'Escaut se divise en deux branches dont l'une passe près de Gand et l'autre près de Bruxelles. Cette dernière forme, non loin de sa naissance, une petite baie du nom de Rupel dans laquelle le mouvement des marées n'est guère sensible et qui parut à l'amiral devoir offrir à la flotte un refuge à peu près sûr. Cet endroit fut choisi.

Les commandants se réunirent en conseil sur le „Charlemagne" le 9 sept. et délibérèrent sur les mesures à prendre en vue de l'hiver. Il fut décidé que les bâtiments laisseraient canons, poudre et munitions à Anvers et iraient ensuite dans la baie de Rupel où, au moyen d'estacades, ils seraient suffisamment protégés contre les glaces.

Conformément à un ordre de l'empereur, une épreuve intéressante allait être faite par deux vaisseaux de ligne qui tout l'hiver de-

vaient stationner, complètement armés, près d'Anvers, et pour la sécurité desquels aucune mesure extraordinaire ne devait être prise[1].

Le duc Décrès, ministre de la marine, vint lui-même à Anvers à la fin d'octobre pour s'assurer de visu des dispositions prises en vue de la mauvaise saison et conférer avec l'amiral de Missiessy sur des points importants. Le 28 il visita la flotte.

„Il vint à bord du „Dantzick“, dit le capitaine Fasting[2], et se fit montrer aussitôt les batteries. Il ordonna des exercices avec trois canons et parut très satisfait du pointage. Ensuite le ministre demanda que nos officiers lui fussent présentés sur le pont; il exprima son étonnement de les voir si jeunes, s'informa s'ils avaient déjà beaucoup navigué et leur recommanda de bien faire leur service, ajou-

1) Les vaisseaux désignés pour cette épreuve étaient le „Dalmate“ (commandé par le contre-amiral Courand) et l'„Anversois“. Le premier dut rester près d'Osterwald, en aval d'Anvers, le second à la hauteur de „maison bleue“, à un mille plus bas que le Dalmate. Pour toute précaution, on remplaça par des chaînes les câbles qui retenaient les ancres.

2) Archives du ministère de la marine, Copenhague: dépèches reçues, an 1809, n° 2110.

tant qu'il ferait avec plaisir leur éloge à l'empereur."

Le duc passa quatre jours à Anvers et invita deux fois v. Dockum à diner. Dans le courant d'un entretien qu'ils eurent en sortant de table, le commandant du „Pultusk" trouva moyen d'insinuer: „que les matelots danois déclaraient insuffisants pour leur appétit les potages à la française et les rations de viande qui leur étaient alloués." A quoi le ministre répondit simplement „qu'on ne pouvait pas faire d'exception en faveur des équipages de deux navires."

Les officiers danois eurent d'excellents rapports avec le duc Décrès, pendant son séjour à Anvers. Par contre il régna entre le ministre et les officiers français une froideur des plus marquées et des plus significatives.

Chargé du portefeuille de la marine en 1801, l'amiral, duc Décrès n'avait jamais été populaire parmi ses subordonnés, et le mécontentement, l'animosité de ceux-ci étaient allés en grandissant à la suite de la bataille désastreuse de Trafalgar (1805) où lord Nelson écrasa les flottes alliées de la France et de l'Espagne. La fin subite de l'amiral de Villeneuve qui mourut à peine rentré en France,

après un temps de captivité en Angleterre, donna lieu à toutes sortes de commentaires. On alla jusqu'à dire que de Villeneuve avait été assassiné sur l'ordre du ministre.

Ces bruits étaient absolument dénués de fondement[1]. Cependant, en 1809, une grande partie du personnel de la marine française croyait encore à la culpabilité du duc Décrès.

Le passage suivant, emprunté aux mémoires de v. Dockum[2], nous donnera une idée exacte des rapports existant entre le ministre et les officiers de l'escadre:

„Son Excellence traita d'uue manière fort hautaine les officiers français, et, comme si ceux-ci eussent assisté à une cérémonie funèbre, ils se parlèrent à voix basse en sa présence. Je ne pus m'empècher de leur demander la cause de cette conduite bizarre; ils me répondirent que Son Excellence était un bourreau, qu'il avait fait assassiner l'amiral de Villeneuve dans la crainte que ce dernier, une

1) Le vice-amiral de Villeneuve mit lui-même fin à ses jours le 22 août 1806, dans un hôtel de Rennes dans lequel il était descendu à son retour d'Angleterre. (Archives du ministère de la marine, Paris).

2) Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers. (Notes manuscrites .

fois sorti de captivité, ne fît à l'empereur des révélations sur la mauvaise gestion des affaires navales. On m'assura qu'au moment de la bataille de Trafalgar, le ministre devait aux équipages la solde de deux mois et que les navires manquaient de choses essentielles pour soutenir un combat."

Immédiatement après avoir reçu communication de la mort du capitaine de vaisseau v. Berger, l'amirauté de Copenhague avait nommé au commandement du „Dantzick" le capitaine C. Wleugel, qui commandait alors une prame, et lui avait adressé la dépêche suivante[1]:

M. le capitaine Wleugel,

„Ayant été désigné pour remplacer à bord du vaisseau de ligne français le „Dantzick", le capitaine v. Berger, décédé, vous aurez à vous rendre en Hollande ou vous prendrez possession de votre poste sous le commandement de l'amiral français.

„Avant de quitter le commandement de

1) Ordre de l'amirauté du 2 octobre 1809. Livre de copies de l'amirauté an 1809, nº 2, page 1463. (Archives du ministère de la marine, Copenhague).

la prame „Sölöven", vous remettrez tous les papiers relatifs à ce poste entre les mains du capitaine Kruuse, qui doit vous y succéder."

Fait à l'amirauté le 2 octobre 1809.

Wleugel. Bille. Grove.

Par la même occasion, le conseil procéda au renouvellement d'un certain nombre d'officiers du „Pultusk" et du „Dantzick". Dans les derniers jours d'octobre, quelques jeunes officiers de marine[1] recevaient l'ordre de se rendre en Hollande via Hambourg[2] et les capitaines de frégate H. P. Holm et C. P. Flensborg étaient nommés aux postes occupés jusqu'alors par M. M. Fasting et Stephansen qui allaient enfin pouvoir retourner en Danemark. Le capitaine v. Dockum et le ministère des affaires étrangères de Copenhague furent informés par dépêche des changements apportés à la composition du personnel[3].

A son arrivée à Anvers le 6 novembre 1809, le capitaine Wleugel trouva le désarme-

1) Les lieutenants Flor, Wilckens et Braag.

2) Livre de copies de l'amirauté, an 1809, n° 2, page 1558. Archives du ministère de la marine, Copenhague.

3) Livre de copies de l'amirauté, an 1809, n° 2, page 1465. Archives du ministère de la marine, Copenhague.

ment des navires en voie d'exécution. L'hiver n'était pourtant pas assez avancé pour que cette mesure fût urgente; elle semblait donc indiquer que la campagne était définitivement close pour cette année-là. Cependant on caressait le projet de profiter de l'inertie des Anglais pour s'emparer par un coup de main de l'île de Walcheren: dans ce but on s'occupait activement de la concentration des troupes, on faisait venir de l'artillerie, et on armait de nouveau canonnières, brûlots et autres bâtiments de petite dimension.

Devant la perspective d'un engagement avec l'ennemi, le capitaine Fasting qui avait quitté, très souffrant, son poste sur le „Dantzick", demanda à reprendre du service et les jeunes officiers danois qui, par suite des nouvelles résolutions prises par l'amirauté, allaient rentrer en Danemark, obtinrent l'autorisation de rester et de prendre part à l'expédition projetée contre l'île de Walcheren.

L'amiral de Missiessy leur tint encore une fois compte de leur bonne volonté en nommant le capitaine Fasting chef d'une division de canonnières montées par des officiers danois, division à laquelle devait être laissé l'honneur

de se mettre, au moment de l'attaque, à la tète de toute la flottille.

Ce plan ne se réalisa malheureusement pas. Il y eut bien, le 8 décembre, un échange de coups de feu entre des batteries françaises nouvellement créées et quelques canonnières ennemies, mais les choses n'allèrent pas plus loin. Dans le courant de décembre, les grands froids survenant, le calme se fit sur le fleuve. Un à un les navires achevèrent leur désarmement et remontèrent jusqu'à la baie de Rupel. Quant aux Anglais, ils poussaient activement leurs préparatifs de retour. Ils embarquèrent tranquillement leurs soldats et leur matériel; puis quand tout fut prèt pour le départ, ils mirent le feu aux poudres dans les mines. Une explosion formidable ébranla le sol tout autour de Flessingue: l'ennemi avait fait sauter les docks qui ne présentaient plus qu'un amas de ruines[1].

Tels furent les adieux des Anglais. Cette

---

1) L'ordre de faire sauter les docks de Flessingue fut exécuté le 10 décembre 1809 sous la direction du contre-amiral Otway. Les travaux préparatoires avaient été faits par 600 matelots et ouvriers commandés par les capitaines Henderson, Moore et Tomlinson; le lieutenant-colonel Pilkington, du corps des ingénieurs, avait construit les mines.

expédition si brillamment commencée s'achevait bien piteusement. Les résultats obtenus étaient nuls: la capitulation de Flessingue et la destruction des docks étaient payés de la vie de 4.000 soldats anglais dont une centaine à peine étaient tombés sur le champ de bataille. Fort à son départ d'Angleterre de 39.000 hommes, le corps expéditionnaire était au retour diminué de 15.000 hommes, morts ou atteints de maladie. Devant ce triste avortement d'une grande entreprise, la nation britannique éprouva un sentiment de honte, et du sein du Parlement il s'éleva des voix pour blâmer sévèrement ceux qui avaient été chargés du commandement de cette malheureuse expédition[1].

Des froids pénétrants, des vents pluvieux inaugurèrent l'année 1810. La tranquillité rég-

[1]) Voici le tableau des pertes subies par l'expédition:

	Officiers:	Hommes:
Tombés sur le champ de bataille . . .	7	99
Morts de la fièvre en Hollande	20	2,041
Morts au retour	40	1,859
Déserteurs	„	84
Congédiés	„	25
	67	4,108

nait sur l'Escaut où deux vaisseaux de ligne français demeuraient en station sans que les glaces les eussent gênés jusqu'alors. Dans la baie de Rupel l'escadre était à l'ancre et les équipages n'étaient tenus qu'à un service relativement facile.

Depuis longtemps déjà, le prince de Pontecorvo, dont la présence à Anvers n'était plus nécessaire, avait quitté cette ville après avoir laissé son pouvoir entre les mains du général Bessières. L'amiral de Missiessy et plusieurs commandants de vaisseaux étaient partis pour Paris, dès que la flotte eut fini de désarmer.

Tout était donc calme du côté d'Anvers. Par contre, une grande activité régnait à l'embouchure du fleuve où le contre-amiral L'hermitte[1] dirigeait des travaux de déblaiement.

	Officiers:	Hommes:
	67	4,108
Au commencement de l'année 1810, il y avait encore dans les hôpitaux anglais des malades ayant pris part à l'expédition, dont	217 et	11,296
	284	15,404

Total: 15,688

(Naval history of Great Britain, by E. Brenton, London 1837.)

[1]) Pierre Louis L'hermitte, ou L'Hermitte fut nommé contre-amiral le 23 novembre 1809. (Archives du ministère de la marine, Paris.)

Il avait à sa disposition plusieurs canonnières détachées de la flotte, dont quelques-unes étaient montées par des équipages danois.

Ce n'était pas chose aisée de réparer les dégâts causés par les Anglais. Il s'agissait d'abord de débarrasser le fleuve des épaves de toutes sortes, des navires coulés et des barrages improvisés qui interceptaient le passage, puis d'écarter les blocs de pierre et les madriers à l'aide desquels les ennemis avaient, non contents de démolir les docks, comblé les bassins. C'était, par les froides journées de janvier, un labeur des plus pénibles; les hommes enfonçaient jusqu'à la ceinture dans la neige et dans la vase et exposaient ainsi gravement leur santé.

Plus expérimentés que les matelots français, les Danois étaient très-souvent employés à ce travail, mais ils ne s'y rendaient qu'en maugréant. Ils trouvaient dur, le matin, d'endosser les habits de la veille, encore tout mouillés, et de remettre les mêmes mauvaises chaussures. Une demi-année de paye leur étant due, ils se trouvaient dans l'impossibilité d'acheter des vêtements.

Il est vrai qu'il était d'usage alors dans la marine que les hommes pourvoyassent eux-mêmes à leur entretien. Cependant les matelots

danois songeaient avec regret aux vareuses et aux longues bottes qui leur étaient distribuées, en hiver, sur les chantiers de Copenhague, ainsi qu'à la pinte de bière et à la ration d'eau-de-vie qu'on leur accordait là-bas, les jours de très-grands froids.

Toutefois, ils avaient donné pendant la campagne de l'été de telles preuves de courage et de dévouement, qu'on devait supposer qu'ils ne manqueraient pas à leur devoir. Le capitaine v. Dockum, confiant dans ses hommes, ne doutait pas qu'ils ne tinssent bon jusqu'au bout. Aussi éprouva-t-il une réelle déception en recevant dans les derniers jours de janvier, par l'intermédiaire du capitaine de frégate Holm, alors à Flessingue, un rapport[1] d'après lequel les équipages des canonnières commandées par les enseignes auxiliaires Ring et Kaiser, s'étaient révoltés.

Rapport.

Flessingue, le 25 janvier 1810.

..Le 25 janvier 1810 je donnai ordre au contre-maître d'équipage Gothard Lyders de

1) Dépèches reçues, an 1810, n° 661. Archives du ministère de la marine, Copenhague.

réunir les matelots désignés par le contre-amiral L'hermitte pour travailler ce jour-là dans les bassins.

„Le contre-maître d'équipage revint peu après en disant que les hommes refusaient de le suivre. Je fis immédiatement appeler les matelots et je les sommai de me dire le motif de leur refus d'obéissance. Les nommés Johannes Larsen, de Christianssand, et Michael Unger, du district de Bergen, s'avancèrent et déclarèrent que l'empereur leur devait la solde de 5 mois et qu'ils n'avaient pas de vêtements convenables pour travailler en cette saison. Tous, à l'exception de cinq, répondirent, sur ma demande, adressée à chacun d'eux en particulier, qu'ils ne reprendraient leur travail qu'au cas où une partie au moins de la somme qui leur était due, leur serait payée. Ils ajoutèrent que lorsqu'ils faisaient pour le compte de leur roi un travail hors du navire auquel ils appartenaient. ils étaient payés à la journée.

„Je fis mettre aux fers Johannes Larsen et Michael Unger, et je me rendis ensuite auprès du commandant Le Franc, qui commande la station, pour lui faire part de ce qui venait de se passer. Le commandant me demanda un rapport écrit destiné au contre-amiral L'hermitte;

il refusa d'acquiescer à la proposition que je lui fis de renvoyer les mutins à Rupel où ils auraient été jugés conformément à notre législation maritime; il me défendit en outre de les laisser descendre à terre et me dit que s'il en rencontrait un dans les rues de la ville il le ferait arrèter et punir.[1]

A Mr. le capitaine de vaisseau v. Dockum, commandant du „Pultusk".

J. Ring,
enseigne auxiliaire.

Le commandant Le Franc reçut le même jour le rapport écrit, signé Ring et Kaiser, qu'il avait demandé. Porté à la connaissance de l'amiral de Missiessy, l'affaire parvint ensuite jusqu'au ministre de la marine.[2]

Pour la seconde fois, le duc Décrès apprenait que les matelots danois s'étaient mutinés. En effet, un an plus tòt, les équipages et les officiers du „Pultusk" et du „Dantzick" avaient refusé de se rendre à Brest par voie de terre pour y prendre du service sur deux autres navires de guerre français. Leur insubordina-

---

[1]) Le rapport du lieutenant Kaiser diffère peu de celui du lieutenant Ring.

[2]) Lettre de l'amiral de Missiessy au ministre de la marine, du 28 janvier 1810.

tion avait été suivie de l'arrestation des capitaines Rosenvinge et Holsten ordonnée par une dépêche ministérielle du 25 janvier 1809;[1] la dépèche se terminait par ces lignes menaçantes:

„Dans le cas où les équipages danois se révolteraient, l'ordre de l'Empereur est que vous les fassiez attaquer et que vous fassiez fusiller les mutins. Je m'en rapporte également à la sagesse et à la fermeté de vos dispositions pour l'exécution de cette dépèche.

Décrès."

Il était à craindre que le duc Décrès, en présence d'une nouvelle tentative de rébellion, n'usât d'une grande sévérité, mais contrairement à cette attente il se montra clément et n'informa même pas l'empereur de l'affaire. Il se souvenait sans doute des services rendus pendant l'été par les matelots danois, et du bon renom que ceux-ci s'étaient acquis dans la flotte grâce au zèle et à l'habileté dont ils avaient longtemps fait preuve.

Il se borna donc à expédier le 5 février 1810 à l'amiral de Missiessy une dépèche lui

[1]) Bureau des officiers militaires, minutes de lettres 1809, page 60. (Archives du ministère de la marine, Paris).

ordonnant de faire remplacer les équipages mutinés; mais cette mesure, douce en elle même, n'en fut pas moins extrêmement humiliante pour les marins danois, à cause des termes blessants employés par le ministre:

„Que doit-on penser, écrivait-il, de l'esprit qui anime les officiers danois, incapables de faire observer la discipline, et que peut-on penser de celui qui règne parmi les hommes en les voyant désobéir sans craindre d'être punis?

„Ce qui vient de se passer est fort regrettable, mais je veux bien prendre en considération que ces matelots étrangers, éloignés de la surveillance de leurs chefs et placés sous l'autorité d'officiers très-jeunes et inexpérimentés, ont dû agir sans comprendre l'étendue de leur faute.

„Par pitié de leur ignorance, je ne porterai pas cette affaire devant l'Empereur. Contentez-vous de renvoyer ces hommes à leurs navires respectifs et, jusqu'à nouvel ordre, n'employez pas de marins danois à Flessingue, puisqu'ils n'ont pas compris l'honneur qu'il y avait pour eux à être placés aux avant-postes."

Toute cette affaire contraria vivement le capitaine v. Dockum qui voyait le bon renom

de la marine danoise, résultat de ses efforts et de sa persévérance, gravement compromis. Il prévoyait qu'une nouvelle révolte ne tarderait pas à se produire si un châtiment exemplaire n'était infligé aux coupables. Aussi résolut-il de sévir afin d'épargner à la marine danoise une atroce humiliation et de prouver en même temps aux autorités françaises qu'il s'entendait à faire respecter les réglements à son bord.

Il a lui même relaté dans ses mémoires[1] l'accueil qu'il fit aux équipages insoumis lorsque ceux-ci, conduits par M. M. Ring et Kaiser, arrivèrent à Rupel, le 2 mars.

..Lorsque les 180 hommes furent embarqués, je leur demandai le nom du meneur de l'affaire. Il me fut répondu que tous avaient été d'accord pour se révolter. Je fis alors assembler sur le pont l'équipage en armes, et j'ordonnai qu'un homme sur dix fût frappé de coups de cordes et mis aux fers. Mais lorsque ce fut au tour du onzième de subir cette peine, le quartier-maitre se jeta à la mer et se noya. On m'avoua alors que c'était lui qui s'était mis à

1) Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers. Notes manuscrites.

la tète des mécontents et qui les avait poussés à la révolte."[1]

Malgré toute la sévérité dont il usa en cette circonstance[2], v. Dockum prenait en son for intérieur parti pour ses hommes, car il n'ignorait pas que leur mauvaise conduite n'était due qu'à un accès de désespoir provoqué par les déplorables conditions dans lesquelles il leur avait fallu travailler.

Aussi dans le rapport très-minutieux qu'il adressa sur cette affaire à l'amirauté, déclara-t-il ouvertement que si les hommes avaient désobéi, c'était „parce qu'on avait voulu les contraindre à travailler en enfonçant dans l'eau et dans la vase jusqu'à la ceinture, parce qu'ils manquaient de vètements et parce que leur solde ne leur avait pas été payée depuis cinq mois."[3]

---

1) Dans les mémoires du capitaine v. Dockum, la révolte des équipages danois qui eut lieu le 25 janvier 1810, se trouve à tort portée à la date du 25 janvier 1811.

2) Les coupables furent mis aux fers et reçurent pendant deux jours consécutifs 50 coups de cordes." Rapport du capitaine v. Dockum à l'amiauté, daté du 20 mai 1810.

3) Dépèches reçues, an 1810 n° 661. Rapport du capitaine v. Dockum à l'amirauté. Le rapport contient en outre des comptes-rendus fournis par les enseignes Ring et Kaiser, et une copie de la dépèche du ministre de la marine français à l'amiral de Missiessy.

Vers le printemps, s'étant rendu à Paris pour faire part de vive voix au duc Décrès du châtiment exemplaire qu'il avait infligé aux mutins, il s'exprima avec tant de franchise et de désinvolture qu'une altercation assez vive s'en suivit entre le ministre et lui.

Nous trouvons dans ses mémoires le compte-rendu de cette audience:

..Aussitôt que j'eus été annoncé au ministre, celui-ci m'exprima son étonnement de ce que les officiers danois ne sussent pas se faire obéir de leurs équipages. A quoi je répondis que lorsque mes hommes travaillaient loin de moi, je ne pouvais répondre de leur conduite et que d'ailleurs je les avais punis très-sévèrement. Son Excellence m'assura que l'empereur serait très irrité en apprenant que les matelots danois avaient récidivé. Je lui dis alors que c'était lui le principal coupable puisque les équipages n'avaient pas touché leur solde depuis 9 (?) mois. La nourriture qu'on leur servait ne leur suffisant pas, ils avaient besoin d'argent pour s'acheter des vivres. J'ajoutai que lorsque nos matelots travaillaient pour le compte du roi de Danemark dans la vase et la neige, il leur était distribué des vareuses et des bottes et qu'un supplément de nourriture leur était

accordé ainsi qu'une pinte de bière et un peu d'eau-de-vie; enfin que leur paye ne leur était pas retenue. · Tout ceci, dis-je pour finir, tout ceci sera rapporté à l'empereur le jour où une explication sera demandée au ministre de la marine du Danemark et il est plus que probable que Votre Excellence sera rendue responsable de la rébellion des matelots danois.

„Le duc me répondit alors que pour cette fois il ne donnerait pas suite à l'affaire et qu'il n'en dirait rien à l'empereur, les coupables ayant déjà été châtiés par moi. — En me congédiant, Son Excellence me pria de diner le lendemain avec lui „en bourgeois.“"

On ne sait pas au juste à quelle époque se passa cet incident qui se termina pacifiquement par une invitation à diner[1]. Il paraît pourtant à peu près certain que le voyage de v. Dockum à Paris eut lieu soit dans les derniers jours de mars soit au commencement d'avril.

Cependant l'hiver était fini et les glaces n'entravaient plus le cours du fleuve qui coulait librement vers l'ouest.

Tout était calme dans la baie de Rupel où les navires étaient toujours en hivernage dans

[1]) Les indications se contredisent à ce sujet.

une inertie complète bien que la campagne de l'été fût proche. Aucun d'eux n'avait subi la plus légère avarie, grâce à l'abri que leur offraient le golfe et les estacades qu'on y avait plantées. Il n'en était pas de même des deux navires qui avaient hiverné près d'Anvers et qui avaient eu plus d'un combat à soutenir contre les glaces.[1]

Vers la fin d'avril, l'escadre fut brusquement tirée de sa torpeur par la nouvelle de l'arrivée très-prochaine de l'Empereur, nouvelle qui produisit certainement un plus grand effet que ne l'aurait pu faire l'apparition subite de l'ennemi. Ordre fut donné immédiatement aux navires de gagner Anvers le plus rapidement possible et d'embarquer de nouveau leurs canons afin d'être prêts pour le salut à l'arrivée de Leurs Majestés l'Empereur et l'Impératrice. On leur laissa la manœuvre libre, mais il n'y

[1]) „A la fin de l'hiver, on constata que ces bâtiments s'étaient échoués sur les bas-fonds, par suite de la pression exercée par les glaces. Les affourches avaient été arrachées, les câbles s'étaient cassés, les gouvernails, les étraves et les doublages en cuivre étaient plus ou moins endommagés. Les navires qui avaient passé l'hiver dans la baie de Rupel n'avaient subi aucune de ces avaries.“ (Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers, notes manuscrites.)

en eut qu'un seul, le „Pultusk", qui fût en état d'appareiller sans retard, le 30 avril. La distance à parcourir n'était que de quelques milles, et cependant il ne put arriver à temps. A sept heures du soir l'équipage entendit dans le lointain le grondement du canon qui annonçait que l'Empereur venait de débarquer; le surlendemain, 2 mai, au matin, le „Pultusk" entrait en rade. Il arrivait bon premier; pas un mât de haut bord n'était encore en vue sur le fleuve en amont d'Anvers.

Le commandant v. Dockum s'occupa aussitôt de l'embarquement de ses pièces d'artillerie et dépêcha au chantier une fournée de travailleurs. Déjà les canons avaient été retirés de l'arsenal et les hommes commençaient à les transporter jusqu'à l'embarcadère, lorsque survint l'empereur qui faisait une promenade à cheval. L'artillerie du „Pultusk" lui barrait le passage, et dans un mouvement d'impatience Napoléon donna de l'éperon à son cheval qui sauta par-dessus canons, poutres et palans.

Il devait visiter dans l'après-midi les vaisseaux de ligne le „Dalmate" et l'„Anversois". A deux heures on vit la chaloupe impériale s'avancer dans la direction du „Pultusk". Elle s'arrêta à une petite distance de ce navire, et

l'empereur, prenant un porte-voix, hèla le capitaine v. Dockum[1]:

— N'ètes-vous pas le danois? demanda-t-il.

— Oui, répondit le capitaine.

— Quand je retournerai, je viendrai Vous voir, cria de nouveau l'empereur. Puis la chaloupe reprit sa course.

La journée s'écoula sans amener la visite attendue; enfin, au moment où le soleil se couchait, la chaloupe reparut, se dirigeant vers la ville. L'empereur prit encore le porte-voix:

— „Pultusk", cria-t-il, il est trop tard pour Vous voir; quand Vous serez armé, je viendrai Vous voir.[2]

Aiguillonné par cette promesse, v. Dockum résolut de faire voir à Sa Majesté de quoi étaient capables sous son commandement ces mèmes matelots qui naguère encore s'étaient mutinés à Flessingue. Il s'agissait de terminer au plus vite l'armement du vaisseau. Transporter les canons, les embarquer et les ranger sur les affùts constituait mème en plein jour une besogne des plus difficiles et qui exigeait

[1]) Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers. Notes manuscrites.

[2]) dito.

de nombreuses précautions pour qu'aucun accident ne fût à déplorer. Néanmoins on se mit vaillamment à l'œuvre à la tombée de la nuit. Chacun y mit la main et en l'espace de six heures tout fut terminé. Au matin le capitaine put annoncer à l'amiral de Missiessy que le „Pultusk", qui la veille au soir n'avait pas un canon à bord, était déjà tout armé et prêt à recevoir l'Empereur.

Le programme des fêtes règlé d'avance pour plusieurs jours, força Sa Majesté à reculer plusieurs fois sa visite. Un vaisseau de ligne récemment construit, portant 80 canons, le „Friedland", allait être lancé sous les yeux du couple impérial. Le lendemain un grand bal devait avoir lieu à l'Hôtel de ville; enfin les officiers de l'armée de terre et de la flotte, ainsi que les autorités civiles de la ville, devaient être reçus en audience le 4 mai, jour fixé pour l'inspection du „Pultusk" qui dut encore être remise au 5.[1]

---

[1]) „L'empereur fit dans la matinée du 4 une promenade aux environs de la ville et inspecta quelques batteries. Sa tournée le retint plus longtemps qu'il ne l'avait pensé; au retour il regarda sa montre et dit: „Il est trop tard pour voir le Danois; il ne faut pas négliger l'Impératrice." — Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers.

Un temps épouvantable attrista la journée du 5, mais cela n'empècha pas l'empereur, dont le départ était fixé au lendemain, 6 mai, de tenir sa promesse envers le seul navire de l'escadre qui fût présent à Anvers. Vers 11 heures du matin, la chaloupe impériale était en vue. Pendant le trajet la pluie tomba abondamment et des paquets de mer remplirent l'embarcation, aussi les augustes voyageurs et leur suite[1] étaient-ils trempés lorsque la chaloupe accosta.

Le commandant du „Pultusk" attendait au bas de l'escalier mobile qui, très-étroit et très-raide[2], parut fort incommode à l'impératrice et à sa dame d'honneur.

„Je fus obligé, raconte v. Dockum, de tendre mes deux mains à l'impératrice qui y mit les siennes, et je montai ainsi l'escalier à

---

1) La suite de Leur Majestés se composait ce jour-là: du roi de Westphalie, de la duchesse de Montebello, de Mr. Dutellier, chambellan de l'impératrice, de l'amiral de Missiessy, etc.

2) A cette époque les navires de guerre avaient des escaliers mobiles extrêmement primitifs. „On les écartait du corps du vaisseau à l'aide de quelques barres: ils étaient munis d'une rampe de bois pour toute commodité. Avec cela ils étaient très-étroits et très-raides.“ — Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers (Notes manuscrites).

reculons. L'empereur nous suivait; il ne cessa de me regarder fixement."

„L'impératrice attendit sur le pont que la duchesse de Montebello lui eût apporté, à la place de son manteau mouillé, un manteau rouge doublé de zibeline. Lorsqu'elle l'eut revêtu, l'empereur lui dit en passant près d'elle: „Vous avez la mine d'une sultane!"[1]

A cause du mauvais temps les dames se réfugièrent dans la cabine du commandant. L'empereur ne tarda pas à reparaître sur le pont, ayant toujours sur lui son même pardessus ruisselant. S'adressant à v. Dockum, il demanda combien de temps il fallait à l'équipage pour caler les vergues d'un mât et les remonter.

„Une demi heure," lui fut-il répondu.

Le „Pultusk avait exécuté plus d'une fois la manœuvre demandée pendant la campagne de l'été précédent. Dirigés par v. Dockum, officiers et matelots étaient au même degré au courant des choses; chacun d'eux savait ce qu'il avait à faire. Câbles, cargues et autres

1) Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers (Notes manuscrites).

cordages, on avait tout sous la main; les gabiers veillaient constamment à ce que le gréement des hunes fût en bon ordre. De plus, on avait, en prévision de la visite de l'empereur, eu recours dans l'arrangement des voiles et cordages, à quelques uns de ces trucs en dehors des règles reçues, mais connus de tout marin expérimenté et fort utiles dans certaines circonstances où il importe parfois de gagner une minute pour ne pas se laisser distancer.

Tout marcha bien. Savoir qu'on travaillait sous les yeux de l'Empereur était un bon stimulant, aussi chacun fit-il de son mieux. Le roi de Westphalie, qui avait autrefois servi dans la marine, assistait également à la manœuvre et se tenait, pour mieux voir, dans le hauban d'artimon.

Vingt-cinq minutes seulement s'étaient écoulées lorsque v. Dockum annonça à l'Empereur que le travail était terminé; on avait changé le petit mât de hune, les petits mâts de perroquets etaient guindés et les perroquets croissés. Napoléon exprima sa satisfaction de la manœuvre exécutée sous ses yeux.

Les hommes d'équipage se rangèrent ensuite près de leurs canons. Escorté du com-

mandant, l'empereur fit le tour du navire et donna l'ordre d'exécuter des exercices avec trois bouches à feu, puis avec la batterie entière. Il passa à l'avant pour assister aux exercices; en retournant à l'arrière, il dut, rapporte v. Dockum, „marcher sur les palans à canon, étendus sur le pont. Sa Majesté, poursuit le capitaine, me demanda alors ce que je pensais des cordages, à quoi je répondis que les cordages employés dans la marine danoise me paraissaient de qualité supérieure. Sa Majesté était du même avis. Elle me demanda ensuite mon opinion sur le fer et comme je disais qu'il était fragile: — Fragile comme le verre, me répliqua l'empereur, mais il faut s'en contenter." [1]

Avant de se retirer l'empereur demanda à passer l'équipage en revue sur le pont. Il parut frappé de l'aspect des hommes dont la tenue et la mine ne ressemblaient guère à celles des marins français. Au lieu de porter l'uniforme [2], les matelots danois, obligés de

1) Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers (Notes manuscrites).

2) L'uniforme des matelots français se composait en 1810: d'un pantalon bleu et d'une veste de même couleur garnie de boutons de corne, d'un gilet rouge,

pourvoir eux-mêmes à leur entretien, avaient des habits de couleur et de coupe différentes. Dans leurs vestes de pinchina et sous leurs chapeaux cirés ils avaient bonne mine; c'étaient de solides gaillards, à la carrure large, au teint hâlé, à la chevelure blonde.

L'empereur, suivi de l'amiral de Missiessy et du capitaine v. Dockum, inspecta lentement les rangs en s'arrêtant de temps à autre, lorsqu'un visage attirait son attention[1]. Sa main droite tenait une tabatière; „il l'ouvrait à chaque halte avec le pouce de cette main, appuyait sur la poudre avec l'extrémité du même doigt, refermait la boite et aspirait ensuite sa prise. Ce manége se renouvela assez souvent pour qu'une partie du contenu de la tabatière fût semé sur le plancher du pont et ramassé par l'équipage à titre de relique.“ [2]

---

d'un cache-nez noir et d'un chapeau rond. Les boutons portaient une ancre et deux épées croisées.

1) Parmi les officiers le lieutenant Obelitz fut remarqué de l'empereur à qui sa physionomie douce et bienveillante plut tout particulièrement. Napoléon le considéra attentivement: „Qui est ce beau jeune homme?“ demanda-t-il.

2) Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers (Notes manuscrites).

v. Dockum ayant appelé l'attention de l'empereur sur la tenue des hommes, peu conforme aux règlements de la marine française, l'empereur répondit: „Vous avez des marins tels qu'ils doivent être", et se tournant vers l'amiral de Missiessy, il ordonna que les matelots français fussent, aussitôt qu'ils auraient usé leurs shakos, coiffés de „chapeaux à la danoise", avec cette différence que le ruban porterait le numéro de leur division au lieu du nom de leur navire.

Avant de quitter le pont, l'empereur, qui paraissait très-satisfait du résultat de son inspection, accorda à l'équipage la solde d'un mois en supplément. Pendant que la chaloupe qui emportait les augustes hôtes s'éloignait, les matelots poussèrent selon la mode danoise des „hurrah!" retentissants, acclamation qui remplace le cri de „Vive l'Empereur[1]!"

Quelques heures après le départ de Leurs Majestés, un fourrier apporta au commandant une invitation à prendre part à 5 heures, en tenue de cour, bas de soie blancs et souliers

---

[1]) Cette manière d'acclamer fut remarquée de l'empereur qui dit à quelque temps de là que les „hurrah" des Danois lui avaient beaucoup plu.

découverts, au diner de l'Empereur. Ce n'était pas un petit honneur qui était fait au capitaine danois, car habituellement il n'y avait que l'entourage intime de l'Empereur qui dinât à sa table. Il en fut lui-même très-flatté et envoya à l'amirauté de Copenhague un rapport[1] contenant les noms de tous les personnages, dont sept souverains, qui assistèrent au repas. Le rapport ne présente pas grand intérêt; par contre le compte-rendu que nous trouvons dans les mémoires du commandant mérite d'être reproduit.

On ne doit pas oublier que le séjour de Napoléon Ier à Anvers eut lieu quelques mois avant l'incorporation de la Hollande à l'empire français. Le dissentiment existant entre l'empereur et le roi Louis était alors très-prononcé et Napoléon ne manquait pas une occasion d'humilier son frère et de lui témoigner son animosité. Les paroles qu'ils échangèrent pendant le diner du 5 mai jettent quelque lumière sur le caractère et la manière d'être de Napoléon; la relation très-fidèle du capitaine danois nous semble contenir dans sa simplicité

1) Dépèches reçues, an 1810, nº 983. Archives du ministère de la marine, Copenhague.

un peu fruste un curieux tableau des mœurs de l'époque.

„A cinq heures, nous dit v. Dockum, je fus introduit dans l'antichambre de l'Empereur, où je trouvai la duchesse de Montebello, causant avec une comtesse hollandaise, et le général Lauriston en conversation avec l'amiral de Missiessy. Un instant après l'on annonça „le roi de Saxe!" Le gentilhomme qui se tenait près de l'appartement de l'empereur, répéta ces mots en tirant doucement la porte. L'empereur répondit: „Qu'il entre!"

„La même chose eut lieu à l'arrivée du roi de Westphalie et du roi d'Italie. Mais lorsqu'on annonça „le roi de Hollande!" l'empereur répondit: „Qu'il reste"!, et Sa Majesté dut rester avec nous dans l'antichambre.

„Peu après, la porte de l'appartement de Napoléon s'ouvrit, nous entrâmes tous et l'empereur, entouré des autres souverains, passa devant nous dans la salle-à-manger où une table ronde de 12 couverts était dressée. L'empereur s'assit, ayant à sa droite la reine de Westphalie, puis le roi d'Italie, la comtesse hollandaise, le roi de Westphalie et le roi de Saxe qui était à la gauche de l'Impératrice. A droite de celle-ci venaient le roi de Hol-

lande, l'amiral de Missiessy, moi, le général Lauriston, et la duchesse de Montebello."

..L'empereur fut très-gai pendant le repas et causa avec tous les convives. Il me demanda si les navires de guerre français étaient aussi beaux que les nôtres, s'ils naviguaient aussi bien, et ce que je pensais de la màture et du gréement. Je répondis que la plupart des bàtiments français étaient aussi beaux que les vaisseaux danois, qu'ils se comportaient bien à la mer et que les agrès était fort bons; mais que le „Pultusk" tirait peu d'eau. Sa Majesté me dit que l'ingénieur du génie en avait déjà fait l'observation et qu'on en avait tenu compte pour les navires qui étaient sur les chantiers. L'empereur me dit encore que les màts français étaient plus élevés que ceux des Anglais, à quoi je répondis que cela pouvait avoir son utilité en cas de tempête.

Sa Majesté prit alors une pomme et la mit sur l'assiette de la duchesse douairière de Montebello et comme celle-ci la partageait avec son voisin, le maréchal aide de camp Lauriston qui était garçon, l'empereur lui dit en riant:

— Ha! ha! madame, vous partagez déjà vos pommes!

S'adressant ensuite au roi de Hollande, il demanda pourquoi celui-ci n'avait pas tenu ses engagements et pourquoi il n'avait pas envoyé l'été dernier des troupes et des vaisseaux contre les Anglais, ainsi qu'il l'avait promis. Le roi allégua que les navires manquaient de màts.

— Veux-tu donc, fit l'empereur, que je me rende à Amsterdam pour te faire voir où sont les arbres?

Le roi: — Ce n'est pas tout!

L'empereur: — Que manque-t-il encore?

Le roi: — Des voiles!

L'empereur: — Faut-il que j'aille à Amsterdam pour te montrer les magasins où sont renfermées les toiles à voiles?

Le roi: — Mais l'argent!

L'empereur: — N'as-tu pas touché tant de millions de l'Espagne, tant d'autres en impôts, et une certaine somme du Danemark?

Et comme le roi gardait cette fois le silence, l'empereur se tourna vers moi pour me demander s'il se trompait en ce qui regardait les subsides danois. Je répondis que je n'étais pas au courant des choses de finance; l'empereur dit alors que cette somme était si peu élevée qu'il voulait bien ne pas en tenir

compte, mais il demanda de nouveau au roi s'il niait d'avoir reçu tant et tant de millions.

Le roi Louis répondit que cet argent ne lui appartenait pas, qu'il n'en était que dépositaire.

L'empereur: — Comment cela?

Le roi: — Cet argent est à l'Etat.

L'empereur: — D'accord; cet argent, tu le reçois en dépôt pour l'employer dans l'intérêt du pays, mais tu en fais un mauvais usage, tu n'es pas.... Ici l'empereur se tourna vers la dame hollandaise....

Nous étions restés près de deux heures à table. En quittant la salle-à-manger nous traversâmes une grande salle, et de là nous entrâmes dans un salon moins grand où il nous fut offert du café et des liqueurs. Là encore l'empereur s'entretint avec tous ses invités. Il alla lui-même prendre sur un guéridon la tasse qui lui était destinée et que l'Impératrice avait, paraît-il, remplie. Puis il vint à moi et me demanda mon opinion sur l'expédition anglaise. Je lui dis que si les Anglais avaient fait leur devoir ils auraient anéanti la flotte de Sa Majesté, démoli tous les navires qui étaient en construction et ruiné

l'arsenal d'Anvers ainsi que les magasins remplis de canons.

L'empereur fit quelques pas, revint à moi et dit:

— En effet, tout ce que les Anglais auraient pu faire, c'eût été de détruire mes vaisseaux. A ce moment, je tenais avant tout à être victorieux „là-bas“, mais si les Anglais s'étaient établis ici, d'une manière solide, je serais venu les en déloger.

Au roi de Saxe, qui se tenait près de moi, l'Empereur dit qu'il ne comprenait pas comment l'archiduc Charles avait pu le séparer de son armée sur le Danube et il voulut savoir ce que je pensais de cela. Je répondis que Sa Majesté s'était trouvée alors dans une position très-critique. L'empereur ajouta qu'il s'étonnait encore que les Autrichiens n'eussent pas profité de cette occasion pour l'attaquer.

A ce moment l'Impératrice et la reine de Westphalie, suivies de la duchesse de Montebello et de la comtesse hollandaise, s'avancèrent comme pour prendre part à la conversation. L'empereur regarda autour de lui en cherchant quelque chose:

— Il faut, dit-il, des chaises pour ces dames.

Il s'approcha du mur et voulut prendre une chaise pour l'Impératrice. J'en apportai alors deux qui étaient près de moi et je les présentai à l'Impératrice et à la reine de Westphalie.

— Il faut avouer, fit l'empereur, que les danois ont beaucoup de politesse, car sûrement il n'y aurait pas eu un français qui aurait montré cette politesse à ces dames.

Il causa ensuite avec l'Impératrice et avec le roi d'Italie. Puis il me demanda combien de navires de guerre les Anglais avaient pris au Danemark. — Vingt deux, dis-je. Ce chiffre lui parut exagéré, mais je soutins qu' en comptant les vieux bâtiments on atteindrait un chiffre encore plus élevé. Sur ce, l'empereur m'engagea de nouveau à me rendre à Paris à la première occasion."

Le 6 mai, au matin, l'empereur et l'impératrice partaient pour Bréda et le lendemain le „Pultusk" levait l'ancre et descendait le fleuve jusqu'à Flessingue où il devait stationner tout l'été avec une partie de la flotte. Les autres bâtiments quittèrent successivement la baie de Rupel et arrivèrent à Anvers où ils furent visités et où ils embarquèrent leurs ca-

nons. Une bonne partie du mois s'écoula ainsi; le 20 mai il n'y avait encore, sous les ordres du contre-amiral Courand, que quatre vaisseaux de ligne[1] prêts à renforcer la flottille du contre-amiral L'Hermitte, composée d'une vingtaine de canonnières.

Des croiseurs anglais (frégates, bricks, lougres et cutters) avaient tenu la côte tout l'hiver. Aussitôt que l'escadre du contre-amiral Courand eut paru à l'embouchure du fleuve, l'ennemi envoya des vaisseaux de ligne en observation et organisa un blocus qui ne fut pas tout-à-fait aussi efficace que celui de l'été précédent, car le complet insuccès de l'expédition anglaise avait rendu les Français plus hardis et découragé leurs adversaires. Les pavillons anglais vinrent bien de temps en temps assez près de la côte pour échanger des coups de feu avec la garnison de Flessingue et avec les batteries environnantes, mais les Français furent plus entreprenants, surtout après que l'amiral de Missiessy, montant le „Charlemagne", fût venu se joindre à l'escadre. Celle-ci se trouvait considérablement accrue à la fin du mois de juin et il ne se

[1] Le Dalmate, l'Anversois, le Pultusk et le Dantzick.

passait pas de semaine sans que quatre ou cinq vaisseaux de ligne gagnassent la mer par la marée descendante.

Dès que les garde-côtes ennemis constataient que des hauts-bords français avaient levé l'ancre et hissé leurs huniers, ils en avertissaient par signaux les vaisseaux de ligne anglais qui tenaient le large et qui s'empressaient alors de se rapprocher de la côte tandis que l'avant-garde se retirait.

Les évolutions des deux escadres n'aboutissaient cependant pas à des combats sérieux, car les bancs de sable qui s'étendent le long de la rive hollandaise créaient une barrière naturelle assez large pour que les boulets ne pussent porter au delà. Les Français qui rangeaient la côte ne parvenaient à échanger quelques coups de feu avec l'ennemi que lorsque les dunes par endroit se resserraient. Du reste ces opérations étaient de courte durée et avec la marée montante les pavillons français rentraient à Flessingue. Elles n'en constituaient pas moins un exercice très salutaire pour les équipages à qui elles procuraient un peu d'émotion en leur donnant l'illusion d'une véritable guerre maritime. Lorsque les hommes pointaient les bouches à feu, c'était sur les

navires anglais qu'ils dirigeaient l'axe du canon, et si les boulets n'atteignaient pas le but, on avait en revanche la satisfaction de voir les projectiles ennemis venir tomber sur les bancs de sable. Le coup d'œil des officiers gagnait aussi en sûreté dans ces eaux remplies de bas-fonds où la navigation n'était pas chose aisée, où une manœuvre mal exécutée, une mauvaise direction imprimée au gouvernail pouvaient avoir des conséquences désastreuses, faire échouer le navire et le rendre la proie d'un essaim de bâtiments anglais (bricks, lougres et cutters) qui n'eussent pas manqué de se jeter sur lui.

Pendant une de ces expéditions, conduite par l'amiral de Missiessy, ce dernier héla le capitaine v. Dockum pour lui annoncer que l'empereur venait de lui conférer la croix de chevalier de la Légion d'honneur. La même distinction était accordée au capitaine de vaisseau Wleugel. Quelques jours plus tard ils recevaient tous deux la notification officielle de leur nomination contenue dans une dépêche ministérielle du 2 juillet 1810, dont voici le texte:[1]

1) Officiers militaires: (Archives du ministère de la marine, Paris).

L'Empereur, Monsieur, prenant en considération le zèle que vous avez manifesté pour son service, a bien voulu par décret du 23 Juin vous accorder la décoration de la Légion d'honneur.

Il m'est très agréable d'avoir à vous annoncer un témoignage aussi flatteur de la bienveillance de S. M. et je vous transmets ci-joint la lettre, que vous adresse Monsieur le Grand Chancelier.

Les commandants du „Pultusk" et du „Dantzick" qui recevaient tant de preuves de l'estime dont ils jouissaient, devaient, à n'en pas douter, être très-satisfaits de leur situation à l'étranger, mais il n'en était pas de même du reste du personnel des deux navires. Depuis les commandants en second jusqu'aux simples matelots, tous étaient mécontents, tous aspiraient à rentrer en Danemark. Parmi les hommes les désertions n'étaient pas rares[1] et

[1]) Depuis assez longtemps, et même en 1809, de nombreux cas de désertion s'étaient produits dans les équipages danois. Ayant appris que des matelots danois se trouvaient sur des corsaires à Ostende, à Calais et sur d'autres points de la côte, v. Dockum pensa avec raison que des fugitifs du „Pultusk" et du „Dantzick" devaient être dans le nombre et il chargea de les rechercher le lieutenant pour le mois Kayser,

quant aux officiers, ils adressaient lettre sur lettre à l'amirauté pour être relevés de leur poste et renvoyés dans leur patrie. La première de ces suppliques, datée du 17 juillet 1810, était signée du nom du commandant en second du Pultusk, J. P. Holm, dont l'exemple fut bientôt suivi par le capitaine de frégate Flensborg et par les lieutenants Thunbo, Falbe, Willoch, Barfred, Petersen et Bendz. Le sentiment qui dicta leurs lettres est le même dans toutes; c'est la nostalgie du pays jointe au désir de se mêler à la lutte que le Danemark soutenait alors dans le Sund. Un ton de découragement et de lassitude domine dans les pétitions des jeunes officiers que tourmentait le besoin d'une plus grande activité:

— „J'ai passé deux ans et quelques mois

qui partit, muni de la liste des individus manquant à l'appel.

D'autre part les consuls danois dans les villes maritimes avaient l'ordre d'envoyer des marins sur l'Escaut pour compléter les équipages. Mais cette mesure ne donna qu'un bien mince résultat, car v. Dockum se plaignit à l'amirauté que les consulats ne lui eussent envoyé qu'un seul homme, un ancien greffier de Bergen, du nom de Johan Christian Klerk, qui se trouvait sans emploi. (Dépêches reçues, an 1809, nº 1618. Archives du ministère de la marine, Copenhague).

sur l'Escaut où les services que j'ai pu rendre ne peuvent être comparés à l'activité que déploient mes camarades restés en Danemark. Il n'est pas probable qu'une plus grande activité vienne à régner ici."

(Lettre du lieutenant Petersen.)

— „J'ai servi deux ans et trois mois à bord du vaisseau de ligne français le „Dantzick"; je n'y ai pas trouvé l'occasion de me rendre utile à mon pays autant que mes camarades restés en Danemark et j'ai souffert à plusieurs reprises et durant plusieurs mois des maladies qui règnent ici et dont je ne suis pas encore complètement guéri."

(Lettre du lieutenant Willoch.)

— „Depuis trois ans je n'ai pu rendre à la patrie les mêmes services que les officiers restés en Danemark."

(Lettre du lieutenant Thunbo.)

— „Je me permets très-humblement de faire observer qu'éloigné de la patrie depuis le commencement de la présente guerre, je n'ai pas eu l'occasion de prouver mon zèle."

(Lettre du lieutenant Falbe.)

Les commandants danois appuyèrent tous deux la demande de leurs subordonnés; même

le capitaine v. Dockum, qui approuvait entièrement la démarche des jeunes officiers, écrivit en septembre 1810, au bas d'une de ces suppliques, les lignes suivantes:

„Je crois que deux années de service sur l'Escaut sont extrêmement utiles à nos jeunes officiers; ils acquièrent ici de l'expérience et du savoir grâce aux manœuvres et aux exercices journellement exécutés, soit à l'ancre, soit sous voiles. Mais je suis également convaincu qu' après une absence de cette durée ils ont raison de vouloir retourner dans leur patrie, où ils trouveront des occasions de se mesurer avec l'ennemi et de lui faire le plus de tort possible, occasions qui manquent ici." [1]

Il est plus que probable que l'amirauté céda aux instances de v. Dockum lorsqu'elle consentit, à la fin de l'automne 1810, à renouveler en grande partie l'état-major et l'équipage des deux navires.

Elle informa en novembre [2] v. Dockum de la décision qu'elle venait de prendre, et le

1) Dépèches reçues, an 1810, nº 2093. Archives du ministère de la marine, Copenhague.

2) Lettre de l'amirauté du 6 nov. 1810. Livre de copies de l'amirauté an 1810. nº 2, pag. 1981. Archives du ministère de la marine, Copenhague.

17 du même mois elle lui annonça que le capitaine de frégate Kaas allait quitter Copenhague ce jour-là, pour se rendre à Flessingue à la tête du nouveau contingent.[1] Les changements apportés dans la composition du personnel étaient très-considérables; autant que possible, il allait être fait justice à toutes les réclamations.

A Flessingue l'automne n'avait été marqué par aucun événement imprévu. Le 19 octobre la flotte avait quitté sa station d'été et s'était mise à l'ancre à Terneuse.

Deux jours plus tôt le duc Décrès fit une courte visite à bord du „Charlemagne". Les commandants furent tous appelés par signal sur le vaisseau-amiral, ou le ministre s'entretint avec v. Dockum et lui demanda s'il avait quelque requête à lui soumettre concernant

1) Ce contingent se composait: du capitaine de frégate Kaas, des lieutenants de vaisseau auxiliaires Ravn et Block, des enseignes Warendorff, Sletting et Aschehoug, et des enseignes auxiliaires Madsen et Dienhoff. En outre, d'un maitre, d'un second-maître, de trois quartier-maîtres-canonniers, de deux maîtres-d'equipage, d'un contre-maître de cale, d'un maître-charpentier, de trois charpentiers et d'environ 300 matelots. (Livre de copies de l'amirauté an 1810, nº 2, page 2064. Archives du ministère de la marine, Copenhague.)

son équipage. Le capitaine danois, toujours prêt à intercéder pour ses hommes, déclara sans ambages que des arriérés restaient encore à solder pour le compte des marins danois morts ou rentrés en Danemark ainsi que pour ceux qui avaient été soignés a l'hôpital en 1808 et 1809, et cela bien que le ministre eût donné l'année précédente des ordres pour que ces arriérés fussent payés.

Il dut être fort désagréable au duc Décrés d'apprendre par la bouche d'un officier étranger que ses ordres n'étaient pas toujours fidèlement exécutés, mais la franchise du capitaine danois porta ses fruits. Après avoir rendu compte dans un rapport adressé à l'amirauté le 21 octobre,[1] de la visite du ministre et de la déclaration faite par lui, v. Dockum ajoute simplement: „Le ministre en parut assez vexé et sans plus tarder il donna ordre au préfet maritime d'Anvers de régler définitivement tout ce qui était dù aux équipages danois."

Cette fois l'ordre fut exécuté, mais ce n'était jamais sans peine qu'on parvenait à se faire payer du gouvernement français. Ayant

1) Dépèches recues, an 1810 No 2532. Archives du ministère de la marine, Copenhague.

à faire face aux dépenses colossales qu'entrainait la guerre, celui-ci suspendait ses payements partout où cela pouvait se faire sans trop d'inconvénient, et ce système, largement adopté par le ministère de la marine, s'exerçait surtout aux dépens de la flotte et de ses fournisseurs. Les équipages danois, notamment, se l'étaient vu appliquer. De méchantes langues prétendaient, peut-être avec raison, que lorsqu'une visite impériale était annoncée, des sommes d'argent étaient aussitôt expédiées de Paris aux autorités locales afin que tous les comptes fussent soldés avant l'arrivée de l'empereur.

En dépit de cette précaution, le duc Décrés ne jouissait que d'un crédit très-faible. Ainsi lorsque, aux approches de l'hiver, les équipages du „Pultusk" et du „Dantzick" eurent besoin de vêtements chauds pour travailler en plein air, les négociants d'Anvers refusèrent de livrer ces articles à moins d'être payés argent comptant.[1]

[1]) v. Dockum nous raconte que lorsqu'il s'adressa au duc pour avoir des vêtements pour ses hommes, le ministre répondit: „que sa caisse était vide, mais que je pouvais m'adresser, pour le compte de Son Excellence, à des négociants de Flessingue ou d'Anvers.

Aussitôt de retour à Paris le ministre de la marine envoya à l'amiral de Missiessy l'ordre de se rendre à Anvers et de faire désarmer les navires.

Cette dépèche parvint à sa destination le 2 novembre,[1] mais une violente tempête empêcha la flotte de lever l'ancre avant le 5.

On avait compté sur les bassins d'Anvers pour l'abriter, mais malgré toute l'énergie mise en œuvre, ils n'étaient pas prêts,[2] et l'on dut recourir de nouveau à la baie de Rupel. Ce fut encore le „Pultusk" qui vint le premier y jeter l'ancre, le 18 novembre; les autres bâti-

„Les négociants me répondirent qu'ils ne donneraient plus rien à crédit au gouvernement français, mais qu'ils me fourniraient ce dont j'avais besoin pour le compte de mon gouvernement ou simplement en mon nom."

Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers, (notes manuscrites).

1) Ordre du ministre de la marine du 29 octobre 1810. Archives du ministère de la marine, Paris.

2) Un accident fut cause que les bassins ne furent pas terminés à temps. Le 6 nov. 1810 v. Dockum écrivait à l'amirauté: — „Le bassin d'Anvers est presque achevé, l'eau y a été amenée, mais il est arrivé ceci, que les eaux sont montées en une nuit de manière à emporter les digues non-entièrement construites et qu'elles se sont élevées de deux pieds au dessus des écluses." (Archives du ministère de la marine, dépêches reçues, an 1810, nº 3017. — Copenhague).

ments arrivèrent coup sur coup, après avoir opéré leur désarmement; le 9 décembre, la flotte se trouva au complet. Quelques jours plus tôt, les nouveaux vaisseaux de ligne, le „Friedland“ et le „Tilsitt“, avaient été halés jusqu'à l'ancrage.

L'amiral de Missiessy et plusieurs commandants partirent alors pour Paris, et v. Dockum, se souvenant de l'invitation que l'empereur lui avait faite, suivit leur exemple. Il n'eut pas lieu de regretter ce voyage, car pendant son séjour à Paris, il fut l'objet de la part de la cour, du ministre de la marine et de l'amiral de Missiessy, de flatteuses attentions.

Sa première visite fut pour le duc Décrés. Il se rendit ensuite un dimanche, en compagnie de l'amiral de Missiessy, aux Tuileries où l'empereur donnait audience.

La grande salle du palais était remplie de monde qui attendait Sa Majesté encore à la messe. Bientôt la porte s'ouvrit et l'empereur parut. Nous laisserons ici la parole à v. Dockum:

„Sa Majesté fit trois fois le tour de la salle. La plupart des personnes présentes lui remirent des suppliques; l'empereur leur

demandait combien d'années elles avaient servi et combien d'enfants elles avaient, et à celles qui assuraient avoir tant d'années de service et un certain nombre d'enfants, il promettait d'examiner leur requête; puis il la passait au général qui l'accompagnait. Mais il ne répondait rien à celles qui déclaraient n'avoir servi qu'un an et au-dessous, et il gardait leur pétition." [1]

L'empereur causa d'une manière très-affable avec v. Dockum. Il lui demanda en plaisantant s'il croyait pouvoir faire évoluer le „Pultusk" sur la Seine, à quoi le capitaine danois répondit sur le même ton que si Sa Majesté voulait faire creuser le lit du fleuve, il saurait bien y faire manœuvrer son navire. L'empereur répliqua en souriant qu'il n'en doutait pas.

A l'issue de l'audience, Napoléon s'entretint avec l'amiral de Missiessy et en quittant les Tuileries celui-ci fit monter v. Dockum dans sa voiture et lui annonça pendant le trajet qu'il pouvait s'attendre à être prochainement nommé amiral. Cette communication dut

1) Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers, (notes manuscrites).

assurément flatter le commandant danois, mais il ne voulut pas y ajouter foi. Il venait d'être élevé au grade de capitaine de vaisseau par le roi de Danemark[1] et, ne supposant pas qu'il fût question du titre d'amiral français, il ne pouvait croire à un nouvel avancement si rapide dans la marine danoise. Aussi pria-t-il l'amiral de Missiessy de ne plus lui en parler.

Les jours suivants v. Dockum prit sa part des distractions que lui offrait la capitale de l'empire français. La présence de la Cour donnait lieu à une série de fêtes et v. Dockum fut honoré de nombreuses invitations auxquelles ni son rang ni sa situation ne lui permettaient de prétendre.

„Le lendemain de l'audience, écrit-il dans ses mémoires,[2] je fus invité à me rendre le jour suivant, muni d'une carte d'entrée rouge, au théâtre de la Cour, en bas de soie et souliers découverts. Le surlendemain l'Impératrice me

---

1) Une dépèche de l'amirauté du 8 février 1810 lui avait appris „qu'il avait plu à Sa Majesté le Roi de le nommer capitaine de vaisseau". — Livre de copies de l'amirauté, an 1810, n° 1, page 12.

2) Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers, (Notes manuscrites).

fit envoyer par la duchesse de Montebello une invitation imprimée au bal donné dans ses appartements. A l'entrée de l'empereur, la reine de Hollande et la princesse Pauline, entourées de gentilshommes et de dames de la Cour, exécutèrent quelques danses devant lui, puis le bal commença. A quelques jours de là, le maréchal Duroc[1] me fit dire, sur l'ordre de l'Empereur, d'assister à un raout; plus tard je fus encore invité à des soirées d'opéra et de comédie. L'empereur, en s'entretenant avec moi me demandait presque toujours si je m'amusais à Paris, et si je visitais la ville; il voulut connaître mon opinion sur l'acteur Talma et me parla des ombres chinoises, etc.“

---

v. Dockum fut de retour à son bord le 7 mars 1811. Le froid qui en son absence avait été intense était fini, l'Escaut et la baie de Rupel, longtemps pris par des glaces si épaisses que des piétons avaient pu s'y aventurer, étaient redevenus navigables. Pour la quatrième fois la flotte allait être armée.

---

1) Le général Duroc était grand maréchal du palais (Archives du ministère de la marine, Paris).

La question du rapatriement des marins danois avait suscité en janvier quelques difficultés de la part des autorités françaises. Des dispositions avaient été prises à bord du „Pultusk“ et du „Dantzick“ pour que les hommes fussent renvoyés immédiatement après le jour de l'an, par petits groupes, procédé qui eùt été incontestablement le plus économique; mais les choses n'allèrent pas si vite par suite de l'opposition du ministre de la marine français qui au dernier moment défendit „aux marins danois de partir avant l'arrivée du personnel qui devait les remplacer.“[1]

Cette défense ne s'accordait pas avec ce qui avait été convenu autrefois entre les deux gouvernements au sujet du renvoi des hommes. M. M. v. Dockum et Wleugel en informèrent l'amirauté de Copenhague qui s'émut aussitòt et sans plus tarder envoya le 11 février aux deux commandants une dépèche leur prescrivant „d'insister vivement auprès du ministre de la marine pour que la défense fùt levée.“[2]

1) Rapport du commandant v. Dockum. Archives du ministère de la marine, dépèches reçues, an 1811, No. 161.

2) Livre de copies de l'amirauté, an 1811, nº 1, page 55. Archives du ministère de la marine, Copenhague.

v. Dockum reçut cet ordre à Paris et en homme pratique il résolut de s'adresser directement au ministre au lieu de suivre la lente voie hiérarchique en faisant passer sa requête par les mains de l'amiral de Missiessy. Il eut donc un entretien avec le duc Décrés auquel il annonça que 107 hommes, sous les ordres des lieutenants Warendorff et Madsen, étaient arrivés à Rupel, le 2 février au soir, précédant le reste du contingent qui était en route. Cette déclaration triompha des résistances du ministre qui donna enfin son autorisation à ce que le renvoi des matelots danois fût commencé sans retard.

Si l'amirauté désirait vivement que cette autorisation fût accordée, c'est que parmi les matelots du „Pultusk" et du „Dantzick" il s'en trouvait un certain nombre qui avaient leurs brevets de pilotes ou de volontaires; aux débuts de la guerre on les avait raccolés dans les ports où leurs navires étaient enfermés par suite du blocus anglais, et on les avait dirigés sur Flessingue où ils avaient dû servir comme simples matelots, „bien que leurs patentes les dispensassent de servir en cette qualité sur les navires de Sa Majesté le roi de Danemark."

On avait cherché à réparer cette injustice en leur promettant qu'ils seraient compris parmi les premiers qui seraient renvoyés en Danemark. Les commandants avaient été chargés de leur en donner officiellement l'assurance; c'était donc pour l'amirauté une question d'honneur de tenir la parole donnée à ces hommes.

En même temps qu'on s'occupait à Rupel du rapatriement d'une partie du personnel danois, on poussait activement, à Copenhague, les préparatifs de départ des officiers et des hommes désignés pour servir sur l'Escaut. Le nouveau contingent devait atteindre des proportions considérables, car le gouvernement français, qui avait plus que jamais besoin de marins pour sa flotte depuis que celle-ci s'était vue renforcer de bâtiments neufs, avait demandé au Danemark des officiers et des équipages pour monter les vaisseaux de ligne le „Dalmate" et l'„Albanais". Les capitaines de vaisseau Mossin et Fabricius furent nommés le 14 janvier 1811 au commandement de ces deux navires, et le même jour tous les officiers qui devaient les accompagner reçurent leur ordre de départ.[1]

[1] Le personnel des deux vaisseaux de ligne était ainsi composé: Pour le „Dalmate": Le capitaine de vais-

Outre les états-majors, cinq détachements de sous-officiers et d'hommes étaient prêts à partir de Copenhague. Diverses mesures furent prises pour leur faciliter le voyage. Le ministère des Affaires-Etrangères du Danemark envoya des passeports à la légation française „à l'effet d'être munis de la signature du ministre de France, à moins que d'autres passeports fussent délivrés par la légation." Le quartier-maître général fut chargé de leur procurer des billets de logement jusqu'à Hambourg; enfin un officier partit pour cette ville emportant des listes de personnes et de bagages, afin de s'entendre avec le chargé-d'affaires danois, le conseiller de légation Rist, sur les préparatifs à faire pour recevoir tant de monde, et louer des voitures pour la continuation du voyage.

---

seau Mossin, commandant; le capitaine de frégate Halling, le lieutenant de vaisseau Bruun, les lieutenants Grau et Seidelin, les sous-lieutenants Wiese, Findt, Obelitz et Gandil. Pour l'„Albanais": le capitaine de vaisseau Fabricius, commandant; le capitaine de frégate Uldall, les lieutenants de vaisseau Cederfeldt et Kinck, le lieutenant Lange, les sous-lieutenants Fönss, Smidten, Bertouch et Borch. (Livres de copies de l'amirauté, an 1811, nº 1, pages 67—68. Archives du ministère de la marine, Copenhague.)

M. M. Mossin et Fabricius arrivèrent dans les premiers jours du printemps 1811 à Anvers où l'on armait alors les navires. Le reste du personnel danois, voyageant plus lentement, arriva petit à petit et entra en fonctions sous les ordres des deux commandants.

D'après un rapport du capitaine Mossin[1], nous voyons qu'il était encore le 17 avril à l'ancre près d'Anvers et qu'on embarquait à ce moment sur le „Dalmate" les derniers arrivés. Le „Friedland" et le „Tilsitt", qui n'étaient pas encore armés, attendaient dans les bassins d'Anvers qu'on eût fini de leur mettre les pavois. Mais une bonne partie de la flotte avait déjà évolué jusqu'aux bouches du fleuve; vers le milieu du mois il y avait à Flessingue huit vaisseaux de ligne. Le 7 août, le „Dantzick" avait, comme les années précédentes, jeté l'ancre près d'Osterweel.

L'été de 1811 promettait d'être identique à celui de 1810. Les mêmes manœuvres, les mêmes exercices de pointage et de tir, de débarquement des hommes, d'amarrage et de

[1] Archives du ministère de la marine, Copenhague. Dépèches reçues; an 1811, nº 1191.

mise à la voile, allaient se succéder sans interruption.

Chaque vaisseau de haut bord eut à sa disposition trois canonnières auxquelles il dut fournir hommes et munitions. Très-souvent toute la flottille des canonnières levait l'ancre et manœuvrait sous voiles, et ces évolutions étaient très-utiles pour former les équipages de ligne.

Grâce à l'activité vraiment extraordinaire déployée sur les chantiers d'Anvers, la flotte de l'Escaut se trouvait grossie de plusieurs bâtiments; néanmoins aucune action offensive ne devait être tentée pendant l'été de 1811. Tout se réduisit à des exercices tendant à faire de bons marins. Le blocus anglais subsista sans que l'amiral de Missiessy osât rien entreprendre pour le rompre, et cependant il commandait au milieu de l'été de 1811 à 16 vaisseaux de ligne.[1]

Les marins danois avaient trouvé dans les lettres qu'ils échangeaient avec leur famille et

[1] Le 26 août 1811, v. Dockum écrivait à l'amirauté „La flotte comprend actuellement 9 vaisseaux de 84

leurs camarades restés en Danemark un remède à la monotonie d'un service auquel des évènements dignes d'être signalés venaient si rarement faire diversion. Chaque fois qu'ils recevaient de bonnes nouvelles du pays, ils sentaient s'apaiser leur mécontentement et leur courage abattu se relevait. Aussi la correspondance marchait-elle grand train. Elle atteignit même de telles proportions que le conseil d'amirauté de Copenhague jugea utile, au printemps de 1811, d'y mettre un frein. Le 4 mai il envoya aux officiers danois qui commandaient sur l'Escaut la circulaire suivante:[1]

Circulaire à messieurs

v. Dockum, commandant, chevalier de la Légion d'honneur et du Danebrog;

C. Wleugel, capitaine de vaisseau, chevalier de la Légion d'honneur;

Mossin, capitaine de vaisseau et chevalier, et

---

canons et 10 de 74. On attend dans le courant de la semaine prochaine le 17e navire, portant 84 canons; son gréement est terminé; le 18e armé de 74 bouches à feu, vient d'être lancé, et le 19e est prêt à quitter le chantier." — Archives du ministère de la marine, dépêches reçues, an 1811, no 2548. — Copenhague.

1) Livre de copies de l'amirauté, an 1811, no 1, page 1243. Archives du ministère de la marine, Copenhague.

L. Fabricius, capitaine de vaisseau et chevalier, à Anvers.

„L'amirauté a reçu très-souvent, surtout dans ces derniers temps, des lettres privées adressées de Flessingue par les officiers et matelots danois à leurs parents et amis. Le directeur du bureau de poste de Hambourg ayant dû faire des avances d'argent considérables pour l'expédition de ces lettres, nous vous chargeons de veiller à ce que cette correspondance soit restreinte sinon entièrement suspendue."

4 mai 1811.

Wleugel. Knuth. Bille.

Cette circulaire fut à quelque temps de là, sur la proposition de la direction générale des Postes, corroborée par une ordonnance royale qui soumettait à des règlements sévères le transport des lettres entre le Danemark et la flotte de l'Escaut.[1]

Des mesures aussi rigoureuses arrêtèrent

---

1) Circulaire adressée par l'amirauté aux quatre commandants, le 16 juillet 1811. Livre de copies de l'amirauté, an 1811, nº 2, page 2002. Archives du ministère de la marine, Copenhague.

naturellement l'ardeur épistolaire des marins danois, mais grâce à l'activité qui régnait à Flessingue pendant les journées d'été, elles furent moins durement ressenties que si elles avaient été appliquées pendant les mois d'hiver où par suite de l'inaction le temps semblait plus long et le service plus ennuyeux.

Il ne nous appartient pas de nous prononcer sur la nécessité plus ou moins réelle de la sévérité dont on usa en cette circonstance à Copenhague. Mais il nous sera permis de déplorer que plusieurs milliers d'individus aient été privés du plaisir d'entretenir avec les leurs un libre commerce de lettres, plaisir doublement précieux à ceux qui vivent loin de la patrie et des êtres qui leur sont chers. Et certes les équipages danois eussent mérité qu'on le leur laissât sans restriction. Pour les officiers, le séjour sur l'Escaut n'était peut-être pas dépourvu d'agrément; ils avaient tous en plus d'une circonstance pu se réjouir d'être en communication directe et en rapports constants avec la marine d'une grande puissance; mais les travailleurs obscurs, dont la majorité avait été embarquée contre son gré sur les vaisseaux de guerre français, ne prenaient aucun intérêt au service qu'on leur

faisait faire sous un pavillon étranger. Aussi doit on les louer grandement d'avoir pendant cinq ans fait leur besogne consciencieusement sans s'être livrés à des désordres graves, et d'avoir su en toute occasion sauvegarder l'honneur et le bon renom de la marine danoise.

—

Ce n'est pas exagéré de dire que le „Pultusk“ était le mieux commandé et le mieux monté de tous les bâtiments de la flotte. Sa supériorité s'était affirmée plus d'une fois, — notamment au printemps de 1809, lorsque l'escadre quitta la station de Flessingue pour celle d'Anvers, et en 1810, lors de la visite de Napoléon; on se souvient que seul de tous les navires mouillés à ce moment là dans la baie de Rupel, il arriva a Anvers assez tôt pour être présent pendant le séjour de l'empereur. En septembre 1811, l'équipage du „Pultusk“ eut une nouvelle occasion de prouver ce dont il était capable.

L'amiral de Missiessy qui avait passé quatre ou cinq semaines à Paris, venait de reprendre le commandement de la flotte, dans lequel l'amiral Petit l'avait remplacé. On attendait l'empereur qui arriva le 24, à 2

heures de l'après-midi.[1] Le gros de la flotte stationnait à Terneuse, et un petit nombre de bâtiments faisait à la hauteur de Flessingue office de garde-côtes. Sa Majesté inspecta immédiatement les navires mouillés à Terneuse[2], entre autres le „Dantzick", puis Elle se rendit à bord du vaisseau-amiral.

Le ciel était menaçant depuis le matin; vers le soir le vent s'éleva et la pluie se mit à tomber. L'empereur passa la nuit sur le „Charlemagne"; son intention était de reprendre son voyage le lendemain matin, mais le

1) Dans ses mémoires v. Dockum renvoie cette visite de l'empereur Napoléon au printemps de 1812. La même erreur de date a été reproduite dans les archives de l'amirauté, tome huitième (Biographie du vice-amiral J. v. Dockum) et dans l'„Histoire politique et militaire du Danemark, de 1807—1809" de J. v. Rœder.

2) Le capitaine de vaisseau Wleugel rapporte à l'amirauté, le 28 sept. 1811, ce qui suit sur la visite impériale: „Le 24 l'empereur Napoléon inspecta la flotte. Il honora de sa visite plusieurs navires, parmi lesquels le „Dantzick", et il se déclara très satisfait de notre équipage. Sa Majesté se rendit ensuite à bord du „Charlemagne" où elle demeura jusqu'au 27, au matin; elle se fit alors débarquer à Flessingue. Pendant sa visite nous eûmes un fort vent gaillard de l'ouest-sud-ouest; tous les bâtiments avaient mouillé leurs trois ancres et calé leurs vergues." — Archives du ministère de la marine, Copenhague. Dépèches reçues, an 1811, nº 2731.

mauvais temps ne le lui permit pas. Le vent du large, soufflant de l'ouest-sud-ouest, soulevait sur le fleuve des paquets d'eau et rendait impossible toute communication entre les navires et la terre ferme. Force fut à l'empereur d'attendre qu'une accalmie se produisìt.

Les bàtiments mouillés près de Terneuse avaient serré leurs voiles et calé leurs vergues, et se comportaient bien. Mais les quatre vaisseaux de ligne et les quelques bàtiments moins grands stationnant près de Flessingue sous les ordres du contre-amiral Gourdon, avaient peine à résister aux énormes vagues qui se brisaient contre les dunes. Les uns après les autres ils eurent leurs càbles rompus et vinrent chercher plus haut sur le fleuve un abri contre la tempête.

De la hauteur de Terneuse on avait vu trois vaisseaux de ligne, dont deux vaisseaux-amiraux, s'en aller à la dérive. Il restait encore un haut-bord à Flessingue, mais ses càbles ne devaient pas tenir longtemps contre la furie des flots. On l'eut bientòt en vue et tout le monde fut sur pied dès que le bruit se fut répandu que le „Pultusk" remontait le fleuve, avec ses vergues dehors et une partie de ses voiles déployées.

v. Dockum avait tout prévu pour le cas où les câbles de son navire se briseraient. Au moment même où les cordages se rompirent, les hommes se précipitèrent à la manœuvre, remontèrent les vergues et déplièrent les voiles, et peu après, le navire, ses huniers serrés et le foc rentré, fendait les eaux du fleuve. Ce fut dans les sinuosités de l'Escaut une navigation périlleuse. Soulevant autour de ses flancs des montagnes d'écume, le „Pultusk" s'avança vers la rade de Terneuse; en passant derrière le „Charlemagne" l'équipage salua l'empereur de trois „Hurrah" qui vibrèrent au milieu de la tempète. Puis la manœuvre difficile du mouillage fut exécutée avec beaucoup de précision.

Tout le personnel de la flotte suivait avec étonnement les mouvements des matelots et des gabiers danois au sommet des mâts; lorsqu' enfin l'ancre eut été jetée, on vit le „Pultusk" apparaître avec ses vergues calées et toutes ses voiles repliées.

Ecrivant à l'amirauté peu de temps après,[1] v. Dockum rendit compte de la journée du

[1]) Archives du ministère de la marine, Copenhague. Dépèches reçues, an 1811, nº 2871.

25 sept. avec une simplicité, une modestie qui ne ferait pas supposer que quelque chose de vraiment extraordinaire s'était passé ce jour-là à son bord. Et même dans ses mémoires il se contenta de constater que „l'empereur avait paru satisfait de la manœuvre exécutée par le „Pultusk“.“

Mais l'impression produite sur les spectateurs avait été profonde. Dix ans après un officier français qui avait été présent à Terneuse le 25 sept. 1811, rencontra des officiers danois dans la mer des Antilles où il commandait alors une frégate; faisant allusion aux exploits du „Pultusk“, il s'écria: — „Ce navire manœuvrant par un temps très mauvais, dans une rivière si étroite, faisait dresser les cheveux sur la tête.“

Le 27 septembre une éclaircie permit enfin à l'empereur de quitter le „Charlemagne“. Il se fit conduire de bon matin dans sa chaloupe à Flessingue. Deux jours après, il partait par la voie du fleuve pour Anvers, et en repassant devant la station de Terneuse, il honora le „Pultusk“ d'une nouvelle visite. Il y vint à 11 heures du matin en compagnie du ministre de la marine et de l'amiral de Missiessy et s'entretint assez longuement avec

v. Dockum. On parla naturellement de la tempête des jours précédents; l'empereur qui avait appris que les quatre vaisseaux de ligne formant l'avant-garde avaient eu leurs ancres arrachées, demanda au commandant danois s'il croyait que les chantiers d'Anvers pourraient fournir de nouvelles ancres; mais v. Dockum répondit qu'il n'avait pour sa part nul besoin de recourir aux chantiers d'Anvers, car dès que le temps s'était amélioré, il avait expédié des embarcations et des hommes à Flessingue pour repêcher les ancres.

L'empereur manifesta quelque surprise, est-il dit dans la biographie de v. Dockum.[1]

— Où sont vos ancres? demanda-t-il.

— Elles sont à leur place.

— Je veux les voir.

Il fallut que v. Dockum conduisìt l'empereur sur le gaillard d'avant où les deux ancres étaient placées sous les écoperches.

Ainsi, tandis que les trois autres bâtiments, garde-côtes avaient laissé leurs ancres au fond de l'Escaut, le „Pultusk" avait les siennes en place et était tout prêt à appareiller. En

---

1) Archives de l'amirauté, tome VIIIe. Copenhague 1836.

quittant le tillac, Napoléon eut un mot d'approbation à l'adresse de l'équipage:[1]

— „Il faut avouer, dit-il, que le roi de Danemark a une marine qui est bien active.“

La visite impériale fut courte cette fois, car l'empereur avait hâte de poursuivre son voyage. Mais avant de repartir il passa l'équipage en revue sur le pont et lui accorda en récompense de sa bonne conduite une solde supplémentaire d'un mois.

„L'empereur, dit v. Dockum,[2] poursuivit son voyage dans une chaloupe ouverte, par un temps horrible, vent contraire et pluie continue. Malgré le froid très-vif, Sa Majesté était sans pardessus. Elle arriva à 1 h. du matin au fort Lillo où Elle se fit débarquer ainsi qu' Elle l'avait promis au commandant de la place.

„On fit du feu dans une cheminée. L'empereur ne prit aucune nourriture, mais pour se sécher, il se retourna plusieurs fois devant le feu. A 3 h. du matin il se rembarqua dans la chaloupe et continua son voyage dans

1) Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers. (Notes manuscrites.)

2) dito.

les mêmes conditions jusqu'à Anvers où il arriva à 9 h. du matin, accompagné de l'amiral de Missiessy. Un yacht qui suivait la chaloupe impériale transportait le manteau de l'empereur, ceux des personnes de sa suite, et les autres bagages; mais le bâtiment à voiles n'avançait pas aussi rapidement que la chaloupe qui longeait la rive et faisait force de rames; l'empereur ne voulut pas perdre de temps à se rapprocher du yacht ou à attendre que celui-ci l'eût rejoint pour se faire donner des vêtements et des vivres." —

L'automne touchant à sa fin, le gros de la flotte se rendit de nouveau dans la baie de Rupel afin d'y prendre ses quartiers d'hiver. Malgré tous les efforts faits pour mettre les bassins d'Anvers en état de recevoir la flotte on dut encore y renoncer. La solution de continuité qui s'était produite l'an passé dans la digue de séparation des deux bassins avait bien été bouchée, mais on redoutait néanmoins un nouvel accident du même genre si le bassin extérieur était rempli de manière à pouvoir recevoir les navires du plus fort tirant d'eau. Il n'y eut donc que quelques vaisseaux de 3e rang qui furent autorisés à chercher un abri dans le port d'Anvers.

Le „Pultusk" quitta Flessingue le 11 novembre; le 20 il mouilla dans la baie de Rupel, en avant de Wintham, après avoir opéré son désarmement.

Un accident d'une certaine gravité eut lieu ce jour-là à bord du Dantzick. Ce navire qui n'avait pas terminé son désarmement, était encore à l'ancre près d'Anvers, lorsque le feu prit à un baril de poudre pendant qu'on nettoyait la chambre à poudre et une explosion se produisit. Deux hommes furent tués, trois furent grièvement blessés.

— „Il m'a été impossible, écrivit le capitaine Wleugel à l'amirauté, de découvrir la cause de ce feu. Je suppose cependant que la lanterne de la chambre à poudre n'était pas hermétiquement fermée et que le poussier a pris feu, bien que la poudre fût légèrement mouillée." [1]

A part cet accident, la campagne de 1811 s'était achevée sans encombre et sans péripéties. La troisième année de service sur l'Escaut était close pour le commandant v. Dockum et pour son collègue Wleugel qui depuis la mort

[1]) Rapport du 23 novembre 1811. Archives du ministère de la marine, Copenhague. Dépêches reçues an 1811, nº 3322.

de v. Berger lui prêtait un fidèle concours. Sans doute dans ce laps de temps ils avaient l'un et l'autre lutté contre bien des difficultés et éprouvé quelques déboires, mais ils pouvaient en revanche se dire qu'ils n'avaient rien négligé pour soutenir l'honneur de la marine danoise et qu'ils avaient fait vaillamment leur devoir. La France et le Danemark avaient tenu compte de leurs efforts. En 1810 ils s'étaient vü décerner la croix de chevalier de la Légion d'honneur et ils avaient été promus à des grades supérieurs par leur gouvernement.[1] Dans le courant de 1811, l'empereur Napoléon les avait élevés tous deux au grade d'officiers de la Légion d'honneur[2] et v. Dockum avait été nommé chevalier du Danebrog.

Immédiatement après le désarmement de la flotte l'amiral de Missiessy, v. Dockum et plusieurs autres officiers partirent pour Paris. Le commandant Wleugel qui en novembre 1811 avait fait une démarche pour être relevé

1) Le 29 décembre 1810 Wleugel recevait de l'amirauté avis qu'il était nommé commandant. (Livre de copies de l'amirauté, an 1810, nº 2, page 2431.)

2) Dépêche du ministre de la marine au vice-amiral de Missiessy, du 18 juin 1811. (Archives du ministère de la marine, Paris.)

de son poste,[1] le climat hollandais étant nuisible à sa santé, allait partir pour le Danemark en vertu d'un congé. Mais ce projet de voyage ne se réalisa pas. Ayant appris que la flotte serait mobilisée cette année-là dès le commencement du printemps et que les congés accordés aux officiers français devaient prendre fin au milieu de février, Wleugel ne voulut pas qu'une exception fût faite en sa faveur, et demanda en conséquence l'autorisation de différer son voyage jusqu'à l'hiver suivant.[2]

L'amiral de Missiessy, toujours désireux d'être agréable aux officiers danois, lui offrit alors d'aller passer quelques semaines à Paris, ce que Wleugel accepta avec joie.

Les deux plus anciens officiers danois de service sur l'Escaut se trouvèrent donc en même temps à Paris, dans les premiers jours de janvier 1812. L'empereur n'avait pas oublié ses „auxiliaires" du Nord; il en donna la preuve lorsque v. Dockum se présenta aux

1) Archives du ministère de la marine, Copenhague. Dépêches reçues, an 1812, n° 163.

2) dito.

Tuileries, un jour d'audience. L'ayant aperçu dans la foule, Napoléon s'écria d'un air content:

— „Ah! voilà mon Danois!"

Peu de temps après, v. Dockum fut l'objet d'une distinction si grande qu'on doit y voir non-seulement un témoignage de haute estime donné à l'officier étranger, mais encore un hommage rendu à toute la marine danoise. Nous parlons de la dignité d'amiral français qui lui fut conférée à cette époque.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, v. Dockum, croyant qu'il s'agissait pour lui du titre d'amiral danois, n'avait point ajouté foi à la promesse d'un prochain avancement que lui avait faite l'amiral de Missiessy. La seconde fois qu'il en fut question, ce fut le ministre de la marine lui-même qui lui en parla, et cela à brûle-pourpoint, et d'une manière qui réclamait une réponse.

Cela se passa à la fin de janvier, ainsi que v. Dockum nous le raconte dans ses mémoires:[1]

— „J'étais invité à diner chez le ministre

[1]) Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers. (Notes manuscrites.)

de la marine, nous dit-il. Je fus introduit à mon arrivée dans le cabinet de Son Excellence, et quelques instants après, le ministre prit deux fauteuils placés près de son bureau, les mit au milieu de la pièce, me fit asseoir et s'assit à mon côté; puis, arrondissant le bras autour de mes épaules, il me regarda fixement et me dit:

— „Ne voulez-vous donc pas être amiral?“

Je compris que je ferais une sottise en refusant, et je répondis:

— Pourquoi pas? moi aussi bien qu'un autre!

A quoi Son Excellence répliqua:

— Vous le serez avant de partir de Paris!“

Surpris par la brusque question du ministre, v. Dockum n'avait-il pas risqué une réponse qui s'accordait mal avec la sévérité de ses principes? Tel fut à coup sûr son sentiment, car il abrégea son séjour à Paris, commanda des chevaux et reprit le chemin d'Anvers, dans la pensée que son départ contribuerait à ce que les choses en restassent là.

Mais en cela il se trompait. Du reste, il se méprit jusqu'au bout sur les intentions

véritables du gouvernement français. Convaincu que les autorités maritimes françaises cherchaient à peser sur le gouvernement danois pour hâter son avancement, il n'eut pas un instant l'idée qu'il était sur le point de prendre rang parmi les amiraux de France.

Par un curieux hasard, à peine arrivé à Anvers, il rencontra dans une rue de cette ville le capitaine de frégate danois C. Wulff qui, à sa vive surprise, lui apprit qu'une lettre adressée au contre-amiral v. Dockum, et portant le cachet de l'amirauté, l'attendait au bureau de poste.

Il y avait juste quinze jours que le duc Decrès lui avait tenu le propos que nous avons rapporté, et v. Dockum pouvait difficilement croire que des négociations relatives à son avancement eussent été menées en si peu de temps entre Paris et Copenhague. Cependant l'amirauté l'informait que le roi l'avait nommé contre-amiral, à la date du 7 février 1812; se rappelant la promesse formelle que lui avait faite le duc Decrès, il ne douta pas que son avancement ne fût dû à une démarche du gouvernement français.

Ce fut dans cette croyance qu'il fit part

au ministre de la marine de sa promotion, en y joignant ses remerciements:

A bord du vaisseau I. & R. „Le Pultusk“;
Anvers, le 26 février 1812.

Monseigneur.

Je crois de mon devoir de vous faire connaître qu'il a plu à S. M. Le Roi de Danemark de m'appeler au grade de contre-Amiral, sous la date du 7 de ce mois. Sachant toute la part que vous avez à cet avancement et persuadé que je ne dois cette faveur qu'à la recommandation de votre Excellence, permettez-moi de vous en témoigner ma vive reconnaissance et soyez persuadé que je mettrai tous mes soins à mériter l'honneur qui m'a été fait.

J'espère justifier, par mon zèle et mon activité au service, la bonne opinion que vous avez conçue de moi etc.

J'ai l'honneur d'être,
Monseigneur,
de Votre Excellence,
le très-humble et obéissant serviteur,
signé: v. Dockum.

1) Archives du ministère de la marine, Paris.

A Son Excellence
le ministre de la marine et des colonies.

Cette lettre croisa une dépèche de Paris qui contenait le décret impérial du 1er Février 1812 par lequel v. Dockum était nommé contre-amiral français.

Au Palais des Tuileries, le 1er février 1812.[1]

Napoléon, Empereur des Français, Roi d'Italie, Protecteur de la Confédération du Rhin, Médiateur de la Confédération suisse, sur le rapport de notre Ministre de la Marine, Nous avons décrété et décrétons ce qui suit:

Article Ier.

Le Capitaine de vaisseau v. Dockum, commandant notre vaisseau „Le Pultusk", est nommé contre-amiral.

Article II.

Notre Ministre de la Marine est chargé de l'exécution du présent Décret.

signé: Napoléon.

Par l'Empereur,
Le Ministre, Secrétaire d'Etat
signé: Le Comte Daru.

Pour copie Conforme:
Le Ministre de la Marine,
signé: Decrès.

[1]) Extrait des minutes de la secrétairerie d'Etat. (Archives du ministère de la marine, Paris).

Il était certes extrêmement flatteur pour v. Dockum de se voir à quelques jours de distance élevé par deux gouvernements au rang d'amiral. Il n'en est pas moins vrai que la nouvelle que lui apportait la dépêche ministérielle l'embarrassa quelque peu. Un ordre du ministre de la marine lui signifiait de se rendre à Paris pour prêter serment à l'empereur, mais il se pouvait que ce serment fût en opposition avec celui qui le liait envers le roi de Danemark.

Ne voulant pas prendre sur lui la responsabilité d'une décision, il préféra en référer à Copenhague et il envoya par estafette une lettre au roi et un rapport à l'amirauté.

Voici le texte du rapport:

„Conformément à un ordre du ministre de la marine, je pars aujourd'hui pour Paris pour prêter serment à l'empereur. A ce sujet j'adresse à Sa Majesté le Roi une lettre qui, je l'espère, pourra lui être soumise sans retard.

Le „Pultusk" est sorti hier du bassin."

v. Dockum.

Anvers le 2 mars 1812,
à 4 h. 1/2 du matin, par estafette.

Au Conseil d'amirauté.

Les ordres arrivés de Paris ne permettaient pas au nouvel amiral de différer son départ. Mais il espérait que la prestation de serment n'aurait pas lieu avant qu'il eût reçu la réponse du roi de Danemark qui lui apprendrait au juste quelle conduite il devait tenir dans cette circonstance difficile.

En arrivant à Paris, il eut une entrevue avec le duc Decrès auquel il assura qu'il prèterait serment le jour où il plairait à l'empereur de le faire appeler. A dessein il cacha au ministre ses incertitudes et le parti qu'il avait pris de soumettre l'affaire à la décision du roi de Danemark. Mais ayant rencontré le même jour l'amiral de Missiessy, il le mit confidentiellement au courant de la situation. En cette circonstance, comme en beaucoup d'autres, l'amiral prouva son désir d'obliger les Danois. Il donna d'abord à v. Dockum le conseil de ne pas se dérober au serment; puis le lendemain il vint chez lui, porteur d'une bonne nouvelle. Il avait vu le ministre; tout était arrangé pour le mieux; la formalité de la prestation de serment était reculée jusqu'à ce que la réponse du roi de Danemark fût arrivée. En attendant, v. Dockum devait rester à Paris en gardant l'incognito.

La décision du roi, qui levait toutes les incertitudes, fut connue vers la fin du mois de mars. Le duc Decrès en fit part immédiatement à l'empereur dans les termes suivants:

Ministère de la Marine.

Sommaire.

Paris, le 24 Mars 1812.

Rapport à l'Empereur.

Sire,

Le Contre-Amiral van Dockum, Danois, montant le vaisseau de Votre Majesté, „Le Pultusk", et promu dernièrement à ce grade, est arrivé à Paris pour prêter son serment.

En me rendant compte de son arrivée, il m'a remis une note ainsi conçue:

„Le Roi a permis à M. le Le chevalier van Dockum d'accepter le grade de Contre-Amiral que Sa Majesté l'Empereur et Roi a daigné lui conférer et de prêter le serment que Sa Majesté exigerait; le Roi se réserve seulement de pouvoir rappeler M. l'amiral van Dockum, lorsque S. M. aura besoin des services de cet officier, espérant que dans ce cas là, S. M. l'Empereur et Roi voudrait bien lui permettre de retourner dans sa patrie où

son rang et son ancienneté dans la marine Danoise lui seront réservés."

J'ai l'honneur de prendre les ordres de Votre Majesté.

Decrès.[1]

Ce fut donc délivré de toute appréhension que v. Dockum se rendit le dimanche 29 mars 1812 aux Tuileries pour y prèter serment en qualité d'amiral français.

Nous extrayons de ses mémoires[2] le passage suivant où il est rendu compte de cet acte important:

„Lorsque l'empereur fut de retour de la messe, il fit selon son habitude trois fois le tour de la salle d'audience pour se faire remettre des suppliques. Puis il se dirigea vers la porte de son cabinet de travail qui fut ouverte et qui se referma sur lui. J'avais, ainsi que trois ou quatre autres personnes, reçu l'ordre de me tenir près de la porte. Celle-ci s'ouvrit de nouveau et je fus invité à entrer.

Un maréchal portant le bâton recouvert

1) Archives du ministère de la marine, Paris.

2) Amiral J. v. Dockum: Séjour à Anvers. (Notes manuscrites.)

de velours se tenait à l'entrée et me conduisit devant une table ronde qui occupait le milieu de la pièce et à laquelle l'empereur était assis. On me fit prendre place en face de lui. Devant moi il y avait un registre carré, blanc et encadré de rouge, que l'empereur m'indiqua du geste en me disant:

„— Prenez et lisez!"

Je lus à haute voix:

„— Je jure d'être fidèle à la constitution et à l'empereur!"

„Le maréchal qui était demeuré près de la porte s'approcha alors de moi et me reconduisit jusqu' à la salle d'audience.

Van Dockum ne resta cette fois à Paris que le temps voulu pour remplir toutes les formalités. Le 1er avril il était déjà de retour à Anvers où il trouva la flotte en plein armement.

Dans le courant de l'hiver une question d'une certaine importance avait surgi parmi les officiers danois. Il s'agissait de l'uniforme porté par ceux-ci, notamment de celui que portaient les officiers auxiliaires. Depuis plus de deux ans, le gouvernement danois avait ré-

formé radicalement la grande tenue des officiers de marine. L'ancien uniforme, autrefois porté dans toutes les solennités, et que les années avaient consacré, avait été proscrit par une ordonnance royale rendue au commencement de 1810.[1] Cette mesure ne dut pas être agréable à la marine, mais ce fut cependant un intérêt d'un autre ordre qui dans les derniers jours de février 1812 motiva de la part des officiers auxiliaires une protestation adressée à leur gouvernement.

Ces officiers ne portaient pas l'épaulette. Or en France les épaulettes constituaient les véritables insignes des officiers, la marque distinctive de leur grade, si bien que les officiers auxiliaires n'étaient quelquefois pas reconnus comme officiers. Plusieurs d'entre eux avaient commandé des canonnières sur l'Escaut, et il leur était particulièrement pénible de se voir refuser par les factionnaires français les honneurs qui leur étaient dus, alors que des sous-officiers danois et des aspirants de marine de 1ère classe étaient traités comme officiers parce qu'ils portaient des épaulettes.

---

1) Dépêche de l'amirauté, du 23 janvier 1810. Livre de copies de l'amirauté, an 1810, nº 1, page 73. (Archives du ministère de la marine, Copenhague).

Pendant l'hiver de 1812 il se passa quelque chose de plus grave encore. On sait que quelques-uns des bâtiments de la flotte étaient venus mouiller dans le premier bassin d'Anvers. Les sentinelles françaises placées à l'entrée du chantier refusèrent de laisser passer les officiers auxiliaires danois et allèrent même jusqu'à dire „qu'ils étaient en droit de les arrêter après que la retraite était sonnée, tout individu qui ne portait pas d'épaulettes ne devant pas être reconnu comme officier.“ [1]

Devant cet état de choses les officiers auxiliaires prirent le parti de demander à l'amirauté l'autorisation de porter des épaulettes, tant qu'ils serviraient en France. Les lieutenants Ring et Cortnum signèrent la pétition au nom de tous leurs camarades et l'amiral v. Dockum l'appuya de sa recommandation. [2]

---

1) Dépêches reçues, an 1812, nº 1557. Pétition des officiers auxiliaires, du 29 février 1812. (Archives du ministère de la marine, Copenhague).

2) Dépêches reçues, an 1812, nº 1557. (Archives du ministère de la marine, Copenhague). La demande des officiers auxiliaires fut rejetée par résolution royale du 1er juillet 1812. (Livre de copies de l'amirauté, an 1812, nº 2, page 1618. Archives du ministère de la marine, Copenhague).

Au commencement du printemps de 1812, la flotte, en station à Flessingue, reprit son service actif consistant en des manœuvres et des exercices analogues à ceux des années précédentes. Depuis sa création elle s'était considérablement accrue. En 1808, une escadre de 8 vaisseaux de ligne était mise à l'eau sous le commandement de l'amiral de Missiessy; cinq ans plus tard, vingt-deux vaisseaux de ligne dont trois de 2e rang (portant 84 canons) et dix-neuf armés de 74 bouches à feu, plus quelques frégates et autres bâtiments de guerre, formaient l'effectif de la flotte de l'Escaut. Dans l'été de 1812, sept nouveaux vaisseaux de ligne[1], sept frégates et un brick y furent ajoutés; d'autres navires étaient en construction sur les chantiers d'Anvers. La même prodigieuse activité régnait dans tous les ports militaires français d'Amsterdam à Venise. Aussi la France qui en 1809, à la suite de la défaite de Trafalgar, avait vu ses forces navales sérieusement amoin-

[1]) Ces nouveaux vaisseaux de ligne étaient: le Conquérant, l'Auguste, le Pacificateur, l'Illustre, le Gaulois, le Trajan, et le Hollandais (ce dernier bâtiment hollandais).

dries, possédait-elle en 1812 près de 100 vaisseaux de ligne.

Il paraît inadmissible que la flotte considérable de l'Escaut ait supporté plus longtemps la présence des navires de blocus anglais. C'est pourtant ce qui arriva. L'été de 1812 s'écoula dans le même calme, la même inertie que les étés précédents. Rien ne fut changé au programme. On répéta fidèlement les mêmes exercices, les mêmes expéditions en deça des dunes et à cet effet une flottille de canonnières fut constituée comme en 1811 sous les ordres de l'amiral. Rien ne fut négligé de ce qui pouvait contribuer à former de bons équipages et de bons états majors; mais ces efforts n'aboutirent à rien de sérieux et les vingt vaisseaux de haut bord, mouillés sur le fleuve et tout prêts à engager le combat, demeurèrent inactifs, malgré le voisinage immédiat des navires ennemis. Un des rares évènements qui survinrent en 1812 fut la nomination de quatre nouveaux commandants danois en remplacement de M. M. v. Dockum, Wleugel, Mossin et Fabricius.

Son rang de contre-amiral français ne permettait pas au premier de rester plus longtemps chef du „Pultusk". Les trois autres se

voyaient obligés par des raisons de santé de changer de climat.

Le commandant Wleugel qui, on s'en souvient, n'avait pu profiter du congé qui lui avait été accordé l'été précédent, partit le premier, immédiatement après que son remplaçant, le capitaine de vaisseau M. Bille, arrivé à Anvers le 20 avril, eut pris possession de son poste, le 25 du même mois.[1]

Le capitaine Mossin avait pris les fièvres au début de son séjour sur l'Escaut et son état était devenu si grave qu'il avait dû se faire débarquer et s'aliter. Au printemps de 1812 il sollicita son renvoi en Danemark, en des termes très-catégoriques;[2] il déclarait ouvertement „que le climat hollandais lui était odieux et qu'il se voyait forcé de se rendre à Bruxelles pour y recouvrer la santé, si toutefois il était encore temps.“ Le capitaine Fabricius fit à la même époque une démarche

[1]) Dépèches reçues, an 1812, nº 122. Archives du ministère de la marine, Copenhague.

[2]) Lettre du capitaine Mossin à l'amirauté, datée d'Anvers, le 2 mars 1812. Dépèches reçues, an 1812, nº 686. Archives du ministère de la marine, Copenhague.

analogue; tous deux renouvelèrent leur demande dans le courant de l'été.[1]

Le remplacement des quatre commandants ne fut définitivement réglé qu'au commencement de l'hiver. Les nouveaux chefs étaient: pour le „Pultusk", le capitaine de frégate Kaas, pour le „Dantzick", le capitaine M. Bille. Le commandement du „Dalmate" passa au capitaine de frégate Evers, et celui de „l'Albanais" au capitaine de frégate Halling, qui avait commandé en second le même navire.

La flotte avait déjà repris ses quartiers d'hiver lorsque ces changements furent effectués dans le personnel danois. Pour la première fois les bassins d'Anvers l'abritaient tout entière.

Pendant toute la durée de l'hiver, qui fut assez rigoureux, le réglement qui interdisait le chauffage et l'éclairage à bord des navires, fut observé dans toute sa sévérité. Les équipages vécurent dans de tristes conditions sanitaires, sur des bâtiments où l'humi-

[1] Dépèches reçues, an 1812, nº 1981. (Pro memoria du capitaine Fabricius du 25 juillet 1812) et: Dépèches reçues, an 1812, nº 2214 (Pro memoria du capitaine Mossin, du 2 septembre 1812.) — Archives du ministère de la marine, Copenhague.

dité était très grande. Quant aux officiers ils se logèrent en ville malgré la cherté des loyers.

Tandis que sur l'Escaut les mois d'hiver s'écoulaient dans un calme parfait, des évènements de la plus haute importance pour la situation de l'Europe en général et pour la France en particulier se passaient sur le théâtre de la guerre. On était au lendemain de la désastreuse campagne de Russie. La fortune de Napoléon déclinait; l'édifice colossal élevé par l'empereur menaçait de s'écrouler. Après chaque nouveau revers essuyé par les armées impériales, les adversaires de la France devenaient plus nombreux. Des embarras financiers ajoutaient aux difficultés de la situation; les caisses de l'Etat se vidaient et cependant pour protéger la frontière et arrèter la marche triomphante des ennemis, il fallait constamment lever de nouvelles troupes et leur fournir le matériel de guerre nécessaire.

En présence du danger grandissant, la nation française eut un bel élan de patriotisme; elle offrit spontanément au gouvernement impérial un secours d'argent pour la continuation de la guerre.

Ce mouvement patriotique s'étendit sur toute la France et alla jusqu'à Anvers où il eut son contrecoup parmi les officiers de la flotte qui prouvèrent leur dévouement et leur fidélité en renonçant à dix jours de solde. Une adresse fut envoyée par eux à l'Empereur, mais elle ne portait que les signatures des officiers français; par égard pour les danois on n'avait pas voulu leur demander un sacrifice d'argent.

Une attention de ce genre n'était pas du goût des officiers danois. Ils pensèrent unanimement que cet arrangement ne devait pas être accepté par eux et qu'ils devaient intervenir pour témoigner leur sympathie à la France dans les jours d'infortune.

L'amiral v. Dockum était à Paris. En son absence ce fût le capitaine Bille, qui, s'appuyant sur ses droits d'ancienneté, prit l'affaire en mains. Dans une lettre adressée à tous ses camarades il les invita à se réunir pour délibérer sur ce qu'il y avait à faire.[1]

1) Dépêches reçues, an 1813, nº 512. Rapport du capitaine Bille à l'amirauté, en date du 20 février 1813, intitulé: „Réunions des officiers de la marine royale danoise, à Anvers, et discussions au sujet d'une offre d'argent à l'empereur." — (Archives du ministère de la marine, Copenhague).

Invitation à une assemblée•

samedi 12 février, 1813, à 10 h. du matin
à Lombard West, nº 862.

„Les officiers français de la flotte de l'Escaut viennent d'offrir à l'empereur un secours d'argent.

L'amiral a fait entendre aux Danois qu'ils ne seraient pas compris dans le nombre des signataires de l'adresse, qu'en qualité d'étrangers nous serions libres en cette circonstance d'agir à notre gré.

Cependant l'adresse est envoyée à l'empereur au nom de toute la flotte. Deux choses sont donc à supposer:

a) Ou l'on croira à Paris que nous faisons partie des signataires et on nous supprimera comme aux officiers français dix jours de solde.

b) Ou bien l'amiral écrira à qui de droit que les Danois sont exceptés de cette mesure.

Aucune de ces suppositions ne nous parait acceptable.

Dans le premier cas le sacrifice nous aurait été imposé au lieu de paraître volontaire; nous ne pourrions nous y soustraire; sans compter que nous aurions l'air d'avoir collaboré à l'adresse des officiers français dont certains

passages ne s'accordent pas avec notre situation.

Dans le second cas nous paraîtrions moins zélés, moins sincères dans notre dévouement que les officiers français, et nos protestations n'effaceraient pas cette impression. Ce qu'il y aurait pour nous de blessant dans cet état de choses se comprend plus facilement que la plume ne saurait l'exprimer.

Plusieurs questions se présentent à nous:

Ne devons-nous rien faire pour essayer de résoudre ces difficultés? — Si une démarche doit être faite par nous, en quoi consistera-t-elle? — Et sous quelle forme sera-t-elle faite?

Je pense qu'il serait utile que nous nous réunissions pour délibérer sur ces points, et c'est pourquoi je prends la liberté, messieurs, de vous inviter à cette assemblée."

Anvers, jeudi 11 février 1813.

M. Bille.

A

M. M. les officiers de la marine danoise, chirurgiens en chef, intendants et secrétaires, à Anvers.

Le lendemain tous les officiers danois qui n'étaient pas de service obéissaient à l'appel et se réunissaient pour discuter le parti à

prendre. Dans une seconde assemblée qui eut lieu le 13 février, on convint d'envoyer à l'empereur l'adresse suivante:

Sire!

..Les officiers danois qui sont au service de Votre Majesté partagent les sentiments de tous les Français et souhaitent le triomphe du très haut souverain qui combat pour rétablir en Europe le bonheur des nations et rendre de nouveau les mers libres. Désireux de prendre part aux dépenses que nécessitent les dispositions prises contre l'ennemi du continent, ils supplient humblement Votre Majesté de permettre qu'ils renoncent à dix jours de solde, en témoignage de leur dévouement.

Daignez accepter, Sire, l'expression du plus profond respect de vos très-humbles et fidèles serviteurs.

Anvers le 13 février 1813.

(Signatures . . . .)

A

Sa Majesté l'Empereur des Français, Roi d'Italie, Protecteur de la Confédération du Rhin, etc.

Le capitaine de frégate Evers partit pour Paris, porteur de cette adresse et d'une lettre

pour l'amiral de Missiessy, dont voici la teneur: [1]

A

Mr. le contre-amiral, comte de Missiessy, grand-Officier de la Légion d'honneur, Commandant de la flotte de l'Escaut, Paris.

„Les officiers danois qui ont l'honneur de servir sous vos ordres, vous prient de porter aux pieds du trône ce faible témoignage de leur dévouement. Le capitaine de frégate Evers vous remettra, si vous voulez bien le permettre, notre requête.

Recevez, Mr. l'amiral, l'expression de tout notre respect."

Anvers, le 13 février 1813.

M. Bille,
capitaine de vaisseau,
et tous ses camarades.

Enfin, l'amiral v. Dockum fut également informé par écrit de la démarche des officiers danois.

Le secours que ceux-ci mettaient à la disposition du gouvernement français était certes minime. Mais les danois avaient trouvé

1) Dépêches reçues, an 1813, nº 512. Archives du ministère de la marine, Copenhague.

là une occasion de prouver qu'en alliés fidèles ils éprouvaient une vive et profonde sympathie pour le puissant pays sur lequel les revers allaient fondre.

Dès le commencement du printemps de 1813 les Danois eurent le pressentiment qu'ils allaient très prochainement être libérés du service en France. En effet, le 11 avril, à peine deux mois après l'envoi à l'empereur de l'adresse sus-mentionnée, arrivait de Copenhague un ordre qui rappelait en Danemark les marins danois.

La nouvelle en fut accueillie avec une joie d'autant plus grande par le personnel des quatre vaisseaux de ligne, que l'ordre devait être exécuté à très-bref délai. Les préparatifs pour le départ des hommes furent faits avec une telle rapidité que la première colonne put quitter Anvers le 15 avril.

Un seul homme, le contre-amiral v. Dockum, était laissé libre de rester en France au service de l'Empereur ou de retourner en Danemark. Dans le premier cas le roi de Danemark le déliait du serment de fidélité qu'il lui avait autrefois prêté. Cette offre laissait entrevoir à l'officier danois un avenir autrement brillant que celui qui l'attendait au pays natal;

cependant il n'eut pas un instant d'hésitation. Il pensa que son devoir lui commandait de renoncer à tous les avantages de la carrière qui s'ouvrait devant lui pour se consacrer à sa patrie et il adressa immédiatement une demande au gouvernement français pour obtenir l'autorisation de quitter la marine impériale. Quelques jours après il recevait la réponse suivante:[1]

Paris, le 12 avril 1813.

Monsieur le Contre-Amiral.

„J'ai mis sous les yeux de l'Empereur le vœu que vous formez de suivre la destination des équipages Danois employés dans la flotte impériale de l'Escaut et d'obtenir l'autorisation de retourner en Danemark avec eux.

L'Empereur en vous conférant le grade de contre-amiral dans la marine française, vous a montré combien il avait distingué vos services pendant la durée de votre commandement; mais Il n'entend pas contrarier le désir que vous avez aujourd'hui de les consacrer à votre souverain, et Il m'a chargé de vous donner à cet égard toute autorisation.

[1] Archives du ministère de la marine, Paris.

En conséquence je préviens l'amiral Missiessy et le préfet maritime d'Anvers que, conformément à la demande que vous m'avez faite, vous êtes autorisé à retourner en Danemark et que vous continuerez à être porté sur les états et contrôles de la marine de France, jusqu'au 21 du courant, jour fixé pour le départ du dernier équipage danois.

Déjà j'ai fait connaître à M. M. les commandants des quatre équipages Danois combien l'Empereur a été satisfait de leur conduite et de celle des officiers et marins de tous grades sous leurs ordres dans toutes les circonstances de leur service sur sa flotte.

Rien n'est échappé à Sa Majesté de l'influence qu'ont eue sur eux vos sentiments et votre exemple; et c'est avec un grand plaisir que j'exécute l'ordre que j'ai reçu de vous assurer de l'estime particuliere de S. M.

Recevez, M. le C. A. l'expression de ma haute considération.

Decrès.

v. Dockum fit procéder avec le plus de hâte possible aux préparatifs du départ. Une sérieuse difficulté, le manque d'argent, s'opposait à ce que l'ordre inopinément venu de

Copenhague fût exécuté sans le moindre retard. Fort heureusement v. Dockum réussit à se procurer 70,000 francs.[1], ce qui permit à la première colonne de se mettre en route, à pied ou en voiture, le 15 avril;[2] la dernière partit le 21, et avec elle v. Dockum. Le voyage s'effectua sans accident; en arrivant

---

1) „Nous reçûmes brusquement l'ordre — dit v. Dockum — de partir immédiatement pour Copenhague avec tous nos hommes. Mais nous manquions d'argent et nous dûmes laisser tout ce que nous possedions à Anvers. Les finances danoises étaient à ce moment dans un assez triste état. Néanmoins les Hollandais s'empressèrent de nous avancer plus de 70,000 frs. que le gouvernement danois ne put payer lorsque les lettres de change arrivèrent à Copenhague. Peu de temps après le trésor royal encaissa une somme d'argent sur laquelle le ministre des finances, conseiller-intime et ministre d'État, Schimmelmann, reçut l'ordre par mon intermédiaire de prélever la somme due aux Hollandais.“ — Amiral J v. Dockum: Séjour à Anvers; notes manuscrites.

2) Voici dans quel ordre s'effectua le retour:

Le 15 avril, départ de la 1ère colonne, composée de l'équipage du „Dantzick“ sous les ordres du capitaine Bille, du lieutenant de vaisseau Schultz, etc. Le 17 avril, départ de l'équipage de l'„Albanais“, commandé par le capitaine de frégate Cederfeldt, l'enseigne Tuxen, etc. Le 19 avril, départ de l'équipage du „Dalmate“, commandé par le capitaine de frégate Evers; enfin le 21 avril, le personnel du „Pultusk“, ayant à sa tête le capitaine W. Kaas, le capitaine de frégate Krieger, etc., quitta Anvers.

à Glückstadt le 15 mai 1813, le contre-amiral put annoncer à l'amirauté danoise que les quatre colonnes avaient rallié cette ville en bon ordre.

Une fâcheuse affaire attendait le capitaine de vaisseau Bille à son retour à Copenhague. Cet officier qui était très-capable, et très-aimé de tous, se trouvait dans l'impossibilité de rendre compte de l'argent dépensé par lui pendant le trajet d'Anvers à Copenhague. Son honorabilité ne pouvait être suspecte, mais sa distraction bien connue et la bizarrerie du système de comptabilité qu'il avait adopté, lui jouèrent un mauvais tour. Il avait coutume de marquer ses dépenses sur un bout de papier quelconque, souvent sur le revers de billets de banque remis aussitôt après en circulation. La conséquence de ce singulier procédé fut que le capitaine pouvait seulement constater au retour que l'argent avait été dépensé, rien de plus. Des quatre détachements c'était le sien qui avait opéré le plus économiquement le voyage. Cela, pensait-il, devait suffire pour contenter l'amirauté. Mais celle-ci exigea un compte dans les formes. On proposa clandestinement au capitaine de mettre sa signature au bas d'un compte fictif et

comme il refusait énergiquement de se prêter à ce subterfuge, il fut interné au corps de garde où ses camarades le contraignirent à signer un compte fabriqué par eux.

Ce fut le 29 mars 1813 que v. Dockum revint à Copenhague, après une absence de quatre années. Certes il ne prévoyait pas que sa campagne sur l'Escaut marquerait la fin de sa carrière active. Loin de là, l'espoir que le prolongement de la guerre lui permettrait de se rendre utile à sa patrie, avait agi puissamment sur son esprit lorsqu'il s'était décidé à renoncer à un brillant avenir à l'étranger. Mais la paix qui fut signée peu de temps après son retour anéantit cet espoir.[1]

---

1) A dater de 1813 la vie de v. Dockum s'écoula dans la paix. Les officiers qui avant sa promotion au grade d'amiral avaient été ses supérieurs, avancèrent à leur tour et reprirent rang avant lui. Mais le 20 février 1820, il devint commodore effectif et eut le commandement de la 2e division de la marine militaire.

En 1825 il devenait contre-amiral effectif. L'année suivante il était nommé commandeur du Danebrog et en novembre 1828 il recevait la grand'croix du même ordre. Enfin en 1833 il était nommé au grade de vice-amiral.

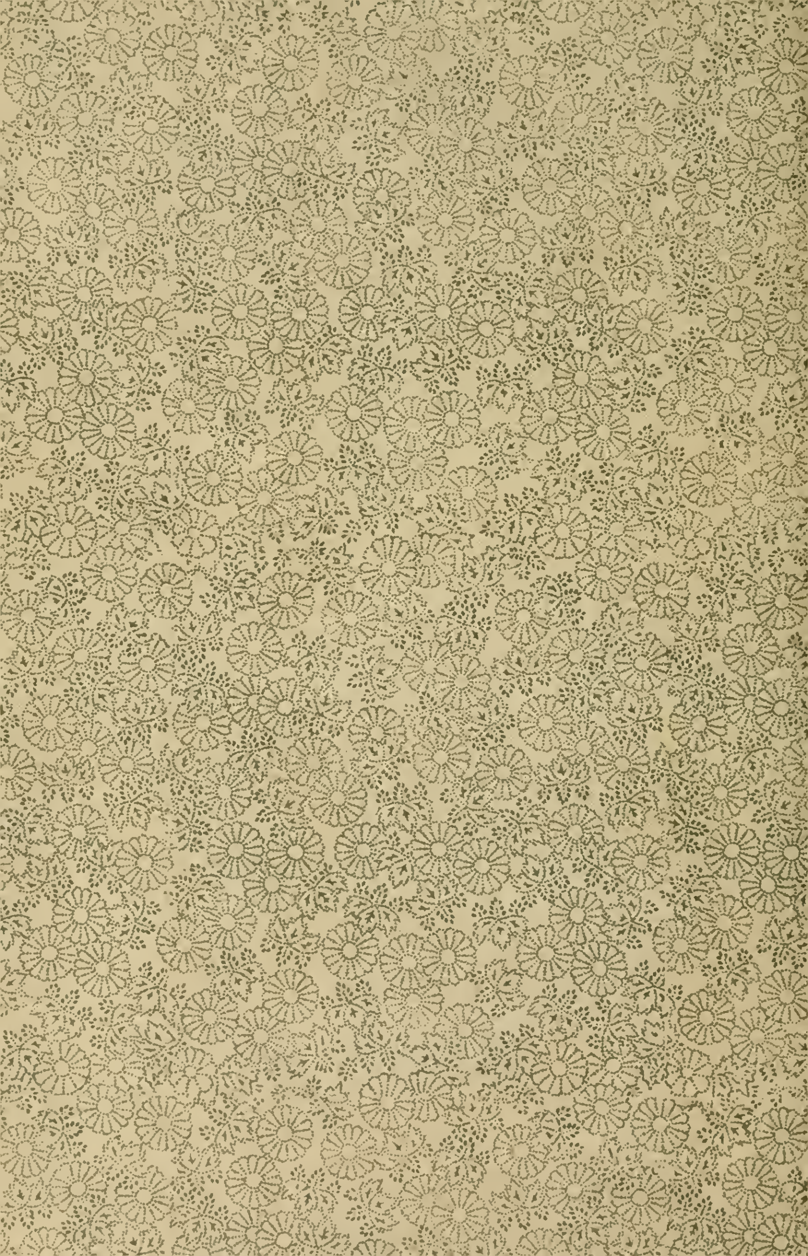
Il mourut le 10 décembre 1834, ayant près de 82 ans. (Archives de l'amirauté: Biographie du vice-amiral J. v. Dockum, Copenhague 1836).

Tout cet épisode des Danois sur l'Escaut constitue un chapitre bien distinct de l'histoire de la guerre maritime de 1807—1814, et s'il ne se rattache pas directement à cette guerre, il a du moins son importance au point de vue de l'histoire générale de la marine.

Il est bien rare de voir une aussi petite réunion d'hommes de même nationalité, se faire dans un grand pays étranger une place marquante et y conserver intacte leur individualité, leur cachet personnel. Les qualités qui aujourd'hui encore assignent aux matelots danois et norvégiens une place parmi les premiers marins du monde, les mit également au premier rang dans cette campagne de l'Escaut. Les quatre vaisseaux qu'ils montaient formèrent sans contredit l'élite de la flotte. Mais si officiers et matelots parvinrent, à attirer sur eux l'attention de la marine française, il n'est que juste d'attribuer cet heureux résultat à l'amiral Joost v. Dockum.

Sans doute les équipages danois envoyés sur l'Escaut étaient excellents; mais pour que leurs réelles qualités se fissent jour et que la discipline régnàt parmi eux, il fallait une main expérimentée et ferme pour les diriger. Il fallait que l'homme appelé à les commander

unìt à beaucoup de sévérité et d'autorité, du tact et de la souplesse d'esprit, en même temps qu'une vue nette de la situation, et une certaine facilité à se mouvoir dans les sphères étrangères. Un tel homme se rencontra, et, grâce à lui, les équipages danois montrèrent de quoi ils étaient capables. Ils le montrèrent si bien que le souvenir des tristes événements survenus au commencement de la campagne s'effaça; aussi les cinq années de service accomplies par eux sous le pavillon français méritent-elles de prendre une place distinguée dans les annales de la marine danoise.

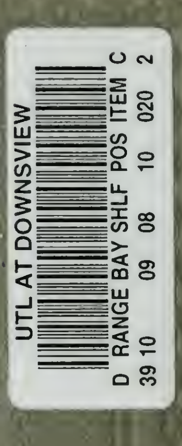


PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

DL
156
.7
L84

Lutken, Otto George
Les danois sur l'Escaut
(1809-1813)


UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 10 09 08 10 020 2